1.9.44	Gunny	Bombskadad i Bremen
6.9.44	Rosafred	+ Flygtorpederad vid Rotesand fyr
6.9.44	Sonja	+ Strandad & vrak- besättningen försvunnen.
15.9.44	Sverre Nergaard	Kollision i River Usk med Empire Townsman
15.9.44	Emanuel	Kollision Hjvb vid Ven
	Svenska regeringen infört totalt sjöfartsstopp på tyskland p.g. av alla bombskador.	
16.9.44	Ann-Ida	Bombskadad vid Lübeck
19.9.44	Hebe	Minexplosion vid Kullen
21.9.44	SD 644 Norden	Kolliderat tysk jagare N. Kosteröarna
24.9.44	Ella	Beskjuten vid Domsten,Öresund
1.10.44	GG 274 Nordstjernan	+ Minsprängd 3'OSO Nidingen
12.10.44	Hjvb 356 Condor	+ Minsprängd utanför Bohus-Malmön
16.10.44	GG 16 Concord	Flygattack 18'N Hirtshals
16.10.44	Disa	Explosion i Southend,England
20.10.44	Uttern	Flygattack 25' NNW Skagen
9.11.44	Vasaholm	Minexplosion Saloniki Bay (Röda Kors)
17.11.44	LL 325 Marion	Hamnat i konvojslag 12'SW Måseskär
24.11.44	Rigel	Grundstött vid Sladdarön,Öresundsgrepen
24.11.44	Hansa	+ Torpederad N 58°02'- O. 18° 10'
24.11.44	Mergus	V2-explosion på Harwich redd
13.12.44	Betula	Grundstött vid Hanö,Blekinge
14.12.44	MD 354 Eros	+ Minsprängd 10'SW Hamneskär
14.12.44	V6 (Vedettbåt)	+ Vrak vid Busören utanför Karlskrona
16.12.44	Sirius	+ Grundstött vid Säbbskär,Björneborg
22.12.44	Jenny	Torpedmiss utanför Ternö,Hanöbukten
23.12.44	Nautic	Grundstött 8'syd Enskär,Finland
29.12.44	Venersborg	+ Torpederad i Hanöbukten, 1 överlevande.

GUNNY 1.9.44

BOMBSKADAD I BREMEN SOM SISTA SVENSKA FARTYG DÄR EFTER SJÖFARTSSTOPPET

Journal

Fre 1.9.44 kl 23.15 under bombfällning över Bremen slog en bomb ner cirka 300 meter akter om Gunny som vid explosionen skakades våldsamt och slog med BB-sidan hårt mot en innanför liggande finsk ångare. Vid undersökning kunde iga läckor upptäckas men möjligt är att vid en torrdockning man kommer att finna bucklor i BB-sidan under vattenlinjen.

A.Johansson 1e styrman — G.Lindvall 2e maskinist — Krokstrand 18.9.44 Harald Löhman Befh

Maskindagboken

Fre 1.9.44 under nattens bombanfall mot hamnen uppstod kraftiga skakningar i fartyget.

Lör 2.9 Upptäcktes det att lilla bottenventilen trots kraftig tilldragning ej gick att få tät samt att donkeypumpens sugrör sprungit läck.

K.Ranheim Övermaskinist — G.Lindvall 2e maskinist — Norrköping 26.9.44 Harald Löhman Befh

---

Crew list

Befh HaraldN.Löhman
1e styrman A.T.Johansson
2e styrman J.H.Hilmersson
Chief K.A.Ranheim
2e maskinist G.Lindwall
Stuert A.M.Cronquist
Kock O.F.Berg
Matros K.J.Matinlasse
Matros E.S.Zadeine
Matros P.Björkman
Matros V.Östlund
Lättmatros S.E.Andersson
Jungman S.B.Larsson
Jungman K.I.Karlsson
Donkeyman A.G.Lind
Eldare K.Nilsson
Eldare E.Förberg
Eldare O.G.Gustavsson
Lämpare Å.E.Magnusson

Besiktningsrapport

Ing.Sten Haeger besiktigat Gunny i docka vid Ekensbergs varv,Sthlm 5.10.44

Gunny anlänt till Stockholm 28.9 för slutlossning,kom till varvet 3.10 , låg i docka 5-11-10, sedan upplagd vid varvet p.g av sjöfartsstoppet på Tyskland. Arbeten pågick ombord ännu 25.10.

BB slingeköl: Riktas på 2 ställen, 40 naglar omnitas.

Rodret: 3 låssprintar och en låstapp till roderklapparna förnyas.

Styrmaskin: 1 pinnbult förnyas i ett lock. 2 meter ny styrkätting isvetsas.

Forts

GUNNY 1.9.44

Akterrummet,Tanktaket STB: 2 plåtar förnyas,75 nagel omnitas,50 diktas, 15 meter läckande växlar omdiktas,en stötta i rummet riktas
Förrummet,tanktaket STB: 3 plåtar förnyas, en manlucka med ring förnyas.
Bottentankar: Provas, garneringscement förnyas,pinnbultar t. manluckan d:o
Inredningen: Skonats så gott som helt och hållet.Endast en pantrydörr akterut måste lagas med ny karm.
Nr 1 winsch: Ny pådragsventil
BV: Inslipas,ompackas, en bräckt ventilhals svetsas.
Donkeypumpen: Sugröret repareras.
Pannrum: Isolering förnyas.
Maskin: Genomgång av lager,länsledningar etc
Kostnad 17045:-

Assurans

Rederiets räkning till SKN 2.2.45 = 27931:40

SKN 21.1.45 till SÅAF 668:50 för besiktning.
SKN 7.4.45 till rederiet 20335:88

Raiden mot Bremen Eget

OKW meddelade 2.9.44:" In der Nacht warfen einzelne Britische Flugzeuge Bomben auf Bremen." - Ons 30.8 hade omkring 500 bombplan ur Bomber Command kl 15.35-16.20 i vågor fällt 866 sprängbomber, 500 stavbrandbomber och 1625 fosforbomber över Bremen från hög höjd genom ett tjockt molntäcke. Natten till den 19.8 hade 273 brittiska plan förvandlat stadsdelarna mellan Freihafen och innenstadt till ett eldhav och gjort 48055 människor hemlösa medan minst 1060 fick sätta livet till. Dagen innan, 18.8 terroriserade ett 40-tal Mosquitoplan Bremen med låganfall längs gatorna och urskillningslös bombfällning och automatkanoneld .

Historik Eget

Lastångare på 1508 brton byggd1882 vid J.Readhead & Co i South Shields av järn. (Ex Ethel,Malta) L.78 B. 11,1 Tillhörig red AB Strömsholmen (Axel Hansson) i Västervik.Inköpt som Ethel i april 1942 för 775.000 kr från red AB Ethel (Arnold de Champs) i Stockholm. 2220 ton dw. 450 khkr compoundmaskin av varvets fabrikat. 8 knop på last,kolförbrukning c:a 11 ton/dygn. ss Malta byggdes 1882 för Ball ss Co i North Shields och lev. i sept 82 ,en månad efter systerfartyget Waterloo .1913 såldes Malta till Ångf AB Norr i Göteborgoch fick namnet Ethel medan Waterloo blev Torbjörn av Landskrona. I aug 1913 stod Ethel på grund i 3 dygn i Bottenhavet på resa Kunsuliota-Hull med trälast men inbärgades till Oscarshamns varv. - Såld 1916 till A.Th.Jonasson i Råå insatt i Medelhavsfarten. Den 3.2.-9.3.29 låg Ethel infrusen i isen vid Hallands Väderö och drev under dessa 35

Gunny 1.9.44

dygn runt Anholts östra rev upp mot Läsö innan hon till sist bröts loss och gick in till Fredrikshavn för bunkring. - I nov 35 exploderade en fotogenlampa i skansen ute pm Nordsjön men besättningen lyckades efter en dramatisk kamp nedkämpa branden. - I okt 39 såldes Ethel för 325000 kr till red AB Edda (Arnold de Champs) i Sthlm som gick i likvidatuin 1941 varvid ångaren skiftades till red AB Ethel. Systerfartyget Waterloo torpederades 21 dec 39 i Nordsjön som Mars av Hälsingborg och endast en man överlevde.- Ethel fick 9-10.12.39 ovanbordsskador i storm utanför norska kusten och måste anlöpa Bergen som nödhamn. ~~Xxaprilx40xkapades~~ 1941 var Ethel uthyrd i en vecka till SF som inspelade filmen "Kvinna ombord" med Edvin Adolphson och Karin Ekelund, varvid scenerna ombord togs dels i Gävle, dels i infarten till Trelleborgs hamn. Filmen kostade 2250000 kr. - 7.6.43 kolliderade Gunny med kolkajen i Industriehafen i Bremen då hon skulle avgå med kollast och fick ansenliga stävskador. Rederiet måste deponera en garantisumma på RM 40.000:- innan Gunny fick avgå. -

Sjönk i Malösundsleden 3.1.45

På resa Lysekil-Sthlm med last av 2250 ton gatsten, befh Harald Löhman, Gävle, 58 år, ons 3.1.45 kl 12.30 hade Gunny kommit till kilen mellan Flatholmen och Björnskär i Malösundsleden innanför Orust och närmade sig Björnsundskanalen då stark strömsättning från den gamla farleden plötsligt fick fartyget att gira hårt STB och innan giren hunnit hävas törnade STB bog kl 12.31 hårt mot berget på kanalens södra sida. En 5 meter lång och 4 meter hög reva slets upp för om lucka I och en meterlång reva i förpiken så att vattnet började forsa in i förrummet. 4 minuter efter kollisionen sjönk fartyget på 9 meters djup med 2½ meter vatten över fördäck och en meter över akterdäck. De 19 ombv måste gå i båtarna utan att hinna rädda någonting och tog sig iland 5 meter från haveristen. De kom på e.m till Lysekil. - Gunny spärrade inte helt kanalen eftersom södra ledan var öppen men bärgningen blev tidsödande. Först måste stenlasten lossas och först 30.1 lyftes Gunny av Röda Bolaget och infördes 1.2 till Göteborg. Haveriet blev yttersta orsaken till en förbättring av leden genom Malö Strömmar som hade byggts 1936-43 för 4 miljoner kronor. De nya arbetena för att eliminera strömsättningen gick på 350.000 kr. - Då Gunny nyårsdagen 1946 låg i Rouen löpte berusade 28-årige eldaren Sture Bernhard Sebastian Ström, Annelunds Gård, Enköping amok ombord med förskärare och knytnävar. B.la. fick kapten Löthman flera tänder utslagna. Ström hämtades av 4 franska poliser med automatvapen men slet sig lös på kajen och försökte fly. Poliserna öppnade eld och Ström träffades av flera kulor i magen och underlivet. Han avled nästa dag på sjukhus.-

Se sid 4 x

I början av dec 1951 var Helge i 4 dygn belagd med kvarstad av fartygsinspektionen i Rotterdam sedan hon anlänt dit med svår slagsida, läck i Ians tankar och med obrukbar länspump efter att 7.12 ha lämnat Rotterdam dest.

GUNNY 1.9.44

till Malmö med full last av kol. Hon kom bara till Hoek van Holland. Det visade sig att båda styrmännen och Ie maskinisten var så berusade att de inte kunde tjänstgötra. Endast Befh var tjänstduglig av befälet.

x Tillägg till sid 3: Gunny såldes i okt 1947 för 5750000 kr tilll Red AB Leckö (Helge Kälsson) i Lidköping och fick namnet Helge.Klassades okt 49.

Forts: Eftersom vattnet i eldrummet nått askugnarna förelåg explosionsrisk och en bogserbåt fick sättas in för länspumpning. Med bogserbåten långsides återvände Helge på kvällen 7.12 till Waalhaven i Rotterdam och låg på morgonen 8.12 med 25° STB slagsida sedan den rostiga tank 2 sprungit läck. Mäklaren anskaffade kran och pråm för lossning av däckslasten och Helge belades med kvarstad. Dykare gått ner för prov. tätning. Den 12.12 fick fartyget tillstånd att avgå utan däckslast. I aug 52 såldes Helge för 300150 kr till Messrs Henry Meylemans i Antwerpen och gick kort därefter till nedskrotning.

ROSAFRED 6.9.44

GIRAT UNDAN FÖR 3 FLYGTORPEDER , DEN FJÄRDE SPRÄNGDE AKTERSKEPPET??

Rapport

Avgick Bremen Tis 5.9.44 dstinerad till Stockholm. Rumslast av 1670 ton kol & koks. Däckslast på fördäck till 3 meters höjd 222 ton koks, surrat enligt föreskrifterna för kokslast. Djupg F. 16'2'' - A 16'8'' 18 ombv Sänkt ons 6.9.44 kl 20.20 tysk tid vid Rothesand kaxxkxxxm Leuchtturm . Vind SW3, grov dyning, klar sikt. Ie styrman och lots på bryggan. Utkik på backen. Träff från flygtorped i STB låring samt tusentals träffar från automatkanoner över hela fartyget. Ie styrman skadad i ena benet.

Befh rapport

Ons 6.9. kl 20.20 angreps fartyget av ett 30-tal plan med kanoneld och flygtorpeder. Livbåtar och taljor samt flotten belvo söndexskjx sönderskjutna. Fartyget började genast sjunka med akterskeppet. Livbåtarna kunde så småningom utsättas sedan ett par nya taljelöpare först iskurits. Då dessa lämnade fartyget befann det sig i sjunkande tillstånd. Livbåtarna bärgades efter en halvtimma av en minsvepare. Endast Ie styrman skadad.

Bremen 8.9.44

John Nordström

Befh

Sjöförklaring på mäklarfirman Carl Scholles kontor i Bremen fredag den 8.9. 44

Betrifft torpedierung und totalverlust des Schwediscen Dampfers Rosafred am 6 September 1944, 20.20 Uhr. Der Kapitän John Nordström vom Dampfer Rosafred machte dem Konsulat in Emden davon mitteilung dass sein Schiff durch Torpedoangriff verlorengegangen sei und er deswegen Seeverklarung abhalten müsste. Die Seeverklarung wurde infolge der Zeitverhältnisse x auf freitag den 8 september 1944 um 12.30 Uhr im Kontor der Maklerfirma Carl Scholle abgeraumt.

Zugegen waren bei der verklarung Konsulatssekretär Ewald Harms, Bremen, Woltmershauserstrasse 357, samt der Kapitän, Ier Steuermann, der ober-ingenieur och und der steward.

Sämtliche Schiffspapiere und der gesamte privates eigentum der besatzung sei mit dem untergang des Schiffes verlorengegangen. Zugefragt falls er was an seiner rapport zuzufügen hätte antwortete der Kapitän das weitere angaben nicht zu machen seien.

Aug weiteres befragen erklärte der Kapitän dass ungefähr in 2 meilen abstand kein schutz für des Schiff in der nähe war als der angriff erfolgte. Flugzeugschutz war nicht vorhanden, und auesserdem ging der Konvoi noch bei Tageslicht. Als der überfall erfolgte wurde sofort order gegeben " Hart backbord" so dass 3 Torpedos ihr ziel, nähmlich unser Fahrzeug, verfehlten.

ROSAFRED 6.9.44

Infolge der plötzlichkeit des angriffs Versuchte natürlich jeder so gut wie möglich schutz aufzusuchen. Wir stellten fest,dass die ganze steuerbordseite durch Flugzeugbordwaffenbeschuss stark beschädigt war. Das Schiff bekam daraufhin einen Torpedotreffer steuerbord achtern.Kurz darauf begann das Schiff mit STB schlagseite zu sinken. Herr Kapitän Nordström gab sofort order die Rettungsboote in die see zu setzen . Eine Talje auf jedem Rettungsboot war zerschossen. Es gelang trotzdem die Boote zu wasser zu bekommen. Die Besatzung konnte sofort in die Boote übernommen werden. Lediglich das backbord Rettungsboot trieb ab,weil eine Leine infolge des starken Stromes und der bewegung des Fahrzeuges zerriss, während herr Kapitän Nordström noch am Schiff hing. Schliesslich musste herr kapitän Nordström sich ins wasser fallen lassen und trieb dann cirka 20 minuten in der See bis ihn das Rettungsboot aufnehmen konnte. Infolge der schnelligkeit des angriffs und auf grund der Tatsache dass das licht sofort erlosch, konnte herr Kapitän Nordström keine Rettungsweste anlegen. Der I. Steuermann wurde leicht verletzt. Doch ist dieser verletzung nxxxx wahrscheinlich nicht ernster natur. Als der Kapitän ins Rettungsboot gezogen wxxdexxkonnte wurde war er vollkommen erschöpft,und da die weiterreise nach Bremen sofort im anschluss an die erreichung von Bremerhaven vor sich gehen musste, konnte er im ersten moment bei der ankunft in Bremen auch keine nähere angaben machen.

Ie styrman förklarat sig inte ha ngt attx att tillägga till rapporten och befh hade ingen fråga att ställa till honom. Chiefen befand sich zur zeit des unglücks in seiner Kajüte. Inget att tillägga. Stuert hade heller inget att tillägga.

Nach dem vorgang ist von dem Kapitän des Schiffes alles getan worden um die Mannschaft schnellstens zu retten, nachdem herr Kapitän Nordström sich überzeugt hatte dass die rettung des Fahrzeugs unmöglich war.

Damit wurde die Seeverklarung um 13.30 Uhr geschlossen.

Bremen 8.9.44 Kungl. Svenska konsulatet i Bremen

Ewald Harms

Inkom KK 16.10.44. Konsulatssekretärf

UD:s kommuniké till TT den 9.9.44

Ångfartyget Rosafred har nyligen förolyckats utanför Tyska Nordsjökusten sedan fartyget träffats av en flygtorped, enligt rapport till UD från generalkonsulatet i Hamburg. Hela besättningen, 18 man, har räddats och är oskadd med undantag för Ie styrman som erhållit skador i ena benet.

Forts

ROSAFRED 6.9.44

Besättningen är på hemväg och väntas anlända till Sverige lördag kväll. Rosafred, som byggdes 1922 i Geertruidenberg, och tillhör Werkebäcks Ångfartygs AB i Verkebaäck hade ett Dödvikttonnage av 2153 ton. Befh var sjökapten John Nordström.

Crew List Kompl. SKN & eget.

Befh John Edward Nordström, Olivedalsgatan 6,Gtbg, 9.6.94 Gtbg (sedan 1932)
Ie styrman Tore Lindström, Unionsgatan 4,Kalmar,26.7.06 Kalmar
2e styrman Karl Victor Säwström, Mellangatan 9, Gtbg, 13.12.83 i Västerland
Chief John Olofsson, Eriksgatan 15,Oscarshamn, 2.10.89 O-hamn
2e maskinist Tor August Bohman, Major Nilssonsgatan 2,Malmö, 8.11.91 Malmö
Stuert Harry Joel Lundström, Östra Hoby nr 11, Skillinge, 6.8.03
Kock Sven Mauritz Forsman, Kronotorpsgatan 4,Hälsingborg, 11.1.03 Hälsingbo
Matros Henry Manfred Lundström, Skillinge, 8.4.04 Skillinge
Matros Ivar Karl Johan Johansson, Lokarp, Boxholm, 12.3.91 Boxholm
Matros Karl Alfred Wilhelm Lundstedt, Rollsrud 4a, Värmland, 22.7.07 Eksjö
Lättmatros Åke Allan Svensson, Ysby, Halland, 16.5.17 Ysby
Jungman Per Gunnar Andersson, Hj.Brantingsgatan 21,Gtbg, 22.4.20 Gtbg
Jungman Thore Sigvard Lundström, Säve Strandgata 7,Gtbg, 20.12.26 Gtbg
Donkeyman Erik Harry Sundberg, Vegagatan 27,Gtbg, 2.8.06 Gtbg
Eldare Hugo Emanuel Nilsson, Hässelby, 27.3.00 Hässelby
Eldare Erik Helmer Johansson, % Klint, Ystadsvägen 11, Malmö, 15.10.17 Malmö
Eldare Per Enst Stig Frisk, Hantverksgatan 27,Hälsingborg, 24.3.16 Hälsingborg
Lämpare Nils Oskar Verner Svensson, Långskär, box 18,Karlshamn,21.6.25 Karlshamn

---

KK memorial 10.11.44 Ej för publicering

Träffad under gång i tsyk onvoj av en torped från en anfallande flygmaskin vilken dessutom med kanoneld förorsakade så avåra skador ombord att fartyget gick tillbotten en stund efter det besättningen debarkerat i livbåtarna.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEVII vol 425

LASTEN

1891,9 ton kol & koks assurerade i Öresund av G.& L. Beijer AB Malmö, för 125.000 kr. (Skall vara 1089,9 ton koks & 802 ton kol)

I rum I & 2 868,4 ton Brechkoks III, i rum 3 c:a 315 ton kol (gaskol)
I rum 4 487 ton gaskol och på fördäck 221½ ton Brechkoks III.

SKN ersatt Beijer med 69164:85 den 2.10.44

UDHP 80 c 3520 Endast UD:s presskommuniké .

ROSAFRED 6.9.44

Verkebäcks Ångf AB till SKN 7.9.44

Åberopande dagens telefonsamtal, beklaga vi att vi måste meddela ~~Eder att~~ Eder att rubr. ångare efter luftangrepp sänkts igår e.m. i Wesermynningen på resa från Bremen till Stockholm med kil & kokslast av tillsammans 1891,9 metriska ton. Sänkningen skedde ute vid Rotesand.Huruvida några utsikter til bärgning förfinnas hava vi ej fått någon rapport om. Hela besättningen är bärgad och införd till Bremen, varifrån de snarast skall resa hem. Besättningens effekter hava troligtvis ej kunnat bärgas. Fartygets alla papper, journaler tec hava gått förlorade.

Dito 14.9.44

Vi förstå att sjöförklaring avgivits i Bremen. Besåttningen anlände till Hälsingborg på kvällen den 9.9 och måste före avresan till respektive hemorter ekiperas gär, enär alla deras kläder och effekter gingo förlorade vid sänkningen. Fartyget hade full last men frakten hade vi ej försäkrat speciellt. Fulla bunkers hade likaledes tagitas ombord i Bremen.

Livbåt sålts i Bremerhaven

Max Doflein 8.12.44 skrivit till SKN att firma Carl Scholle i Bremen överlåtit på honom att ta hand om en livbåt från Rosafred, liggande i Bremerhaven, för vilken strandfogden i Wesermünde kräver RM 300 i bärgarlön. Båten skadad av skotthål i bordläggning och flyttankar och i detta skick värderad till RM 875:- Båten såldes senare för detta belopp och SK N fick 17.2.45 en proveny på kr 1470:09 sedan Doflein dragit av sitt arvode på kr 84:-

---

Assurans & effekter

SKN 30.12.44 ersatt rederiet för totalförlust 675.000:-plus revers på 250.000:- (Löst 17.4.45)

SKN ersatt red. för effekter 26.2.45 kr 14005:50 (Red utbet.17617:-)

Befh förlorat för 4091:- plus instrument för 2505:- = 6596:-
Han fick ut 3856:- Han hade haft sitt hem ombord sedan 1932.
(Prydnadssaker 120:-, tavlor,fotografier, ramar & div .annat 100:- ett guldur med kedja, gåva från rederiet, 700:-,Cigarettetui i silver, manschettknappar i guld 95:-, cigarrskrin 10:-, plånbok med 100 kr, radioapparat 360:-, 2 koffertar & läderportfölj 130:, glasögon 30, sprit & tobak för repr. 80, 3 kostymer, 3 rockar, bryggkappa, 12 skjortor, pälsmössa, ett par holländska läderstövlar etc)

Ie styrman hade en stor garderob med bryggpäls, sydväst, läderstövlar, uniform, uniformskappa, vinteröverrock etc 2095:-
SKN ersatt 1090:50

ROSAFRED 6.9.44

VRAKET

Firma Beckedorf Gebr., Tollerortweg 17,Hamburg 11, tillskrev 14.7.51 Rederiet o förhörde sig om möjlighet att köpa vraket som skrot. SKN 23.7.51 uppdragit åt Duncker & Joly i Hamburg att undersöka om ladten i rummen fortfarande kunde ha hngt värde efter 7 år på botten. Duncker & Joly svarat 26.7 att "leider sind unser alte Schiffsregister durch Kriegseinwirkung verbrannt sodass wir einzelheiten über die grösse des Schiffes,baujahr etc nicht feststellen können." - SKN i brev 31.7 upplyst om Rosafreds data.

Duncker & Joly ,Hamburg 16.8.51 skrivit till SKN:

Unsere feststellungen in Bremerhaven haben ergeben das das Deutsche Hydrographische Institut im augus 1948 die lage des Wracks wie folgt festgestellt hat: Lat N. 53 53'06,5"- long 0 08 07'05,7". - Nach den feststellungen des Tauchers ist die geringste tiefe über dem Wrack 9,2 meter und die Wasssertiefe in der näheren umgebung 10,8 meter. Der Taucher hat damals ausgemacht dass das Wrack schon stark versandet war und infolgedessen war es ihm auch nicht möglich festzustellen was für schäden der Schiffsrumpf aufweist. Das Schiff ist durch einen angriff von Torpedoflugzeugen gesunken und es muss daher mit erheblichen schäden am Schiffsrumpf zu rechnen. Die Taucherfirma Beckedorf Gebr. ist der ansicht dass die Kohlenladung keinen wert mehr hat, nachdem sie seit 1944 unter Wasser liegt und auch vollkommen mit Sand durchsetzt sein wird. Wie Firma Beckedorf bereits der Reederei mitgeteilt hat, hat sie nur für den zu erzielenden Schrott interesse. Sie hat uns ein angebot von DM 5000:- für das Wrack, so wie es liegt, gemacht,einschliesslich Ladung. Bei dem kaufpreis muss berücksichtigt werden dass die bergung des Schrotts sehr kostspielig sein wird, weil die ganze arbeit unter wasser ausgeführt werden muss, einschliesslich des herausschnidens einzelner Teile und die bergung seinen sehr grossen Zeit- und Materialaufwand erfordert. Daher ist mit einem wesentlich höheren preis nicht zu rechnen.

SKN 21.8.51 uppdragit åt Duncker & Joly att sälja vraket för DM 5000 ,men dock gärna högre, om det går. - Firman 29.5.53 meddelat SKN att :

" Trotzdem wir verschiedenen Bergungsfirmen zu interessieren versucht haben, sind alle bemühhungen ohne erfolg geblieben. Die Schrottpreise sind auch soweit gesunken dass sich eine bergung der zum teil stark versandeten Wracks kaum lohnen wird."

T.Fredh Skepparhistoria om fångläger

Terje Fredh berättar i sin skrift "Dödsfarten" (Lysekil 1981) följande:

" När Werkebaäcks-ångaren Rosafred aänktes kastade de 21 överlevande svenskarna in i ett fångläger vid Bremen. De fick varsin kvast xxxxxx och order att börja sopa under kommandorop av befäl. Efter sopningen flöjde hård

ROSAFRED 6.9.44

gymnastik där sjömännen kommenderades att hoppa bock över varandra.Den som inte lydde fick en spark i ändan av soldaterna. Konsuln försökte få loss sjömännen. Befh försökte även han, men det var den skadade styrmannen Tore Lindströme energi som gjorde att han lyckades få sina kamrater ur lägret. Men vart skulle sjömännen ta vägen? "Har ni pengar så ta in på hotell", var rådet från lägerledningen. Förlista sjömän har i de flesta fall inte mer än vad de går och står i. Man lyckades skrapa ihop några mark såde kunde ta sig till Hamburg där de bodde i hamnkvarteren medan bombanfallen pågick."
(Rosafred sänktes ons 6.9.44 och lör 9.9 var besättningen i Hälsingborg)

Egna noteringar **På sista resan före sjöfartsstoppet**

Rosafred var på hemväg för att läggas upp enär Sverige beslutat ~~att~~ totalstopp för att fartygstrafik på tyska hamnar. Den 20.8.44 beslöt SKN att inställa all kaskoförsäkring på Tyska hamnar och därmed stoppades all svensk sjöfart fram till krigsslutet maj 45. Genom sjöfartsstoppet blev 5000 sjömäan arbetslösa, inkl alla från Rosafred, liksom 4000 hamn- och transportarbetare i svenska hamnar. Lejdbåtarnas personal var fulltalig och någon bättring inträdde inte förrän i juli- aug 45. Inga svenska fartyg lämnade i sept 44 svenska hamnar destinerade till Tyskland. Rosafred hade 57 Tysklandsresor bakom sig då hon sänktes. Hon hade tidigare oskadad undgåttotaliga flyganfall, ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~
Det var 26 Beaufighters ur squadron 455 och 489 som anföll Rosafred NO Wangerooge då hon gick i tysk konvoj. Klockan var 20.20. Genom hårda girar undvek Rosafred 3 torpeder men den fjärde exploderade mitt i lucka 4 STB och att hon inte sjönk omedelbart berodde på att maskinskottet höll,så att det tog 10 minuter för henne att gå ner. Under tiden hann man få livbåarna i sjön. Skrovet var sållat av 3000 träffar från ksp -och automatkanoner. ss Breda av Oslo (Fred.Olsen) byggd 1915 vid Aker sjönk kl 20.30 efter en torpedträff midskepps och drog 14 man med i djupet. 11 räddades på flottar och spillror av förpostbåtar. Breda var på resa Bremen-Bergen med kollast. - Rosafred sjönk med akter före och stäven rakt upp medan planen försvann i SO riktning. En minsvepare tog upp alla efter en halvtimme och satte över dem till en lotsbåt som införde dem till Bremerhaven. Alla 28 kom till Hälsingborg lör 9.9, vid god vigör trots sina upplevelser men helt utblottade och mycket fåordiga.

Historik

Laståangare på 1348 brton byggd 1922 i Geertruidenberg av stål. (Ex Biskra, Winga) L. 72 B 11,2 Tillhörig Werkebäcks Ångf.AB (Ruben Olsson) i Verkebäck somi nköpt Biskra i maj 29 från d/s a/s Baltimore i Oslo för 370.000 kr.

ROSAFRED 6.9.44

(Biskra är en berömd oas i Sahara) Fartyget byggdes för Glen Line i Glasgow som Winga.Vintern 1923 hade Winga en svår resa Glasgow- Göteborg och kom till Göteborg efter 13 dygn med en prov. styrinrättning uppriggad. -På resa Dundee -Oslo med koks grundstötte Rosafred natten till 15.10.37 på skäret Heia i Oslofjorden i mörker och grov sjö,blev vattenfylld och såg ut att bli vrak 17 man räddades med raketapparat och livlina. Ie maskinist Frans F.Malmros, 55 år Malmö, drunknade. Den 29.10 kunde Rosafred bärgas in till Oslo av Fritjof, Harald och Uredd. Kokslasten hade måst lämpas överbord. Eftr prov.tätning bogserades hon till Göteborg för reparation. Första resan eft rep gick till Helsingfors dit hon kom 13.12. Lastade därefter i Koivisto för London. - Grundstötn. orsakades av att 2e styrman David Johansson tagit Svennörs fyr för att vara jomfruland varefter Rosafred från kl 20.30 framt til midnatt navigerade på helt felaktiga grunder. - 29.2.40 skadades Rosafred vid gång i is vid Ferders fyr i Oslofjorden av ett i isen infruset paravansvep och fick 3 hål under vl så att förpiken vattenfylldes. Hon var då på resa Antweroen-Gtbg med kokslast. - Kapten Nordström hade fört Rosafred sedan 1932 och Ie styrman Lindström varit ombord sedan 1939

Dödsfarten 1944

Av en konvoj om 12 fartyg som i början av sept 44 lämnda Rotterdam sänktes under pupphörliga flyganfall 10 fartyg. Endast 2 nådde Cuxhaven, båda svenska Befh på ett av dem var kapten Bodo Grafström, Göteborg. Enda möjligheten att klara sig vid anfallen var att gå i sicksack med högsta fart och tvära girar och lämna alla nödställda akteröver. Det var fasansfullt, inte minst med nödropen, men ingenting kunde man göra. Man fick vara tacksam att klara sig själv och sitt folk, i bästa fall också sitt fartyg.

(Bodo Grafström i Radiointervju 1955)

13.6.44 låg Rosafred och lossade vid Norr Mälarstrand i Stockholm ,mitt för Kungsholmstorg. (Foto DN)

SONJA 6.9.44

DREV ILAND UTAN BESÄTTNING - VAD SOM HÄNT FÖRBLIR EN OLÖST GÅTA???.

Rapport om sjöolycka

Rapporten utfärdad av huvudredaren sjökapten David Oscar Davidsson i Hamburgsund: Totalförlisning med man och allt.
Avgick Landskrona tis 5.9.44 destinerad till Falkenberg med rumslast av 115 ton superfosfat i säckar. Djupg F 9′5″ - A 9′5″ . 3 ombv.
Förlist natten till eller på morgonen ons 6.9 mellan Kullen och Falkenberg i hårt väder. Fartyget siktades kl 09.30 vid Marsten till synes redlöst och strandade kl 14 vid Näset syd Falkenberg och blev totalt vrak.Livräddningskryssaren Adolf Bratt patrullerade runt fartyget före strandningen utan att kunna upptäcka varken besättningen eller några skador på fartyget. 3 omkomna. Fartyget senast torrsatt juni 1943.

Crew list

✝Befh Evert Gustav André Larsson:Gerlesborg, 1.4.15 I Svenneby
✝Bästeman Hugo Detlof Davidsson ,Hamburgsund,7,9.20 i Kville(Redarens bror)
✝Jungman Hans Åke Olsson, Gerlesborg, ?.12.29 i Svenneby (14 år,ej påmönstrad

Hamburgsund 28.9.44
David Oscar Davidsson
Redare

(Egna noteringar: ~~Befh och bästeman var bröder~~. Befh lik flöt 7.9. iland vid Ugglarp, söder om Skreanäs. Bästemans lik påträffades ilandflutet den 18.9 och den 30.9 hittades den 14-årige pojken vid Steninge brygga.)

Sjöförklaring i Uddevalla den 24.10.44 kl 11

Lasten assuraread i Ocean,Göteborg. Frakten oförsäkrad.
Kaskoförsäkrad i Göteborgs- & Bohusläns Ömsesidiga Sjöförsäkringsföreing för Segelfartyg.

Rapport från Livräddningskryssaren Adolf Bratt

Ons 6.9.44 kl 10 meddelades till Hamnkontoretfrån ombudsman Gottfrid Berntsson i Falkenberg att en motorgaleas hade observerats utanför Ugglarp till synes drivande redlös.Befh å motorlivbåten Adolf Bratt underrättades omedelbart genom Hamnkontoret. Vid samma tidpunkt hade galeasen även observerats från Falkenbergs lotsutkik till sjöss utanför Marsten ungefär vid neutralitetspricken.WSW hård kuling rådde. Seglan voro nedfirade och fartyget syntes stäva omkring NW. Ingenting anmärkningsvärt kunde iakttagas. Någon nödsignal eller annan signal fanns ej uppsatt. Upprepade pejlingar gjordes från lotsutkiken för att utröma huruvida fartyget drev eller förflyttade sig någon väg. Så snart det konstaterats att det drev in mot land sjösattes motorlivbåten och avgick från Falkenberg kl 12.30. När den c:a kl 13 kommit ut till

SONJA 6.9.44

fartyget, som befanns vara m/g Sonja av Hamburgsund,hade detta drivit in mot land och befann sig ungefär mitt emellan Marsten och Skreanäs Udde. Motorlivbåten gick runt fartyget så nära som var möjligt i den grova sjön och anropade upprepade gånger fartyget.Någon besättning kunde ej iakttagas. Samtliga segel voro nedfirade men endast mesanseglet var fastgjort. En del av storseglet hängde ut genom en länsport om STB. Såvitt man kunde iakttaga var inga segel skadade, och inte heller revade. Fartyget låg hårt tryckt med skarndäcket i det närmaste i vattnet samt med obetydlig slagsida åt lä (STB), Livbåten akterut saknades,men livbåtstaljorna voro väl upphängda på dävertarna, och det föreföll ej som om någon livbåt sjösatts från dessa. Motorlivbåten inriktade sig nu på att genomsöka farvattnet efter besättningen, dock utan resultat. Ej heller på Marsten kunde några spår av besättmingen upptäckas. Strax innan fartyget strandade vid Skreanäs gick motorlivbåten åter ner till detsamma,men någon besättning kunde ej upptäckas. Det var omöjligt i den hårda vinden och grova sjön att med motorlivbåten söka bärga fartyget som kl 13.30 strandade vid Skreanäs Udde. Motorlivbåten återvände till sin station i Falkenberg kl 14.45.

Falkenberg 7.9.44
Sven Andersson
Befh

Besiktningsinstrument den 7.9.44

På begäran av assuransen (Kasko) ha u-tecknade denna dag företagit besiktning av förolyckade ms Sonja. Vid ankomsten till Strandningsplatsen ,vilken var belägen c:a 50 meter från land WSW från näset strax syd Falkenberg,c:a 1½' SSØ Falkenbergs fyr, konstaterade vi att botten var helt sönderslagen och däcket mellan bägge masterna och storluckan var borta. Skottet till maskinrummet sönderslaget. Skanskapp och skylight borta. Kajutkappen kvar. Bordläggningsplankorna på STB sida var lösa så att man kunde se tvärs xxxxx igenom fartyget. Stormasten bräckt vid däcket. Mesanmasten svajade lös och hölls uppe endast av riggen på STB-sidan. På BB-sidan var brädgång,reling och däck borta.Däcksplankorna på STB sida lågo lösa mellan de bägge riggarne. Brädgången STB var till hälften bortsliten.Bägga ankarna hängde kvar fastsurrade på bogen och kätting fanns kvar ombord. Maskinrum,kajuta och skans voro öppnamen sönderslaget. I maskinrummet stod vattent i höjd med motorns cylinderlock.Ram,axel och vevhus kan vara bräckta. Storseglet var söndertrasat. Övriga segel,mesan och försegel, bärgade och i till synes gott skick. Motorwinschen var till synes hel ombord. Ev. bärgning av fartyget är inte möjlig i det läge fartyget har och i det tillstånd det befinner sig. Fartyget ligger på stenbotten och strax öster om strandningsplatsne finns 3 famnars berghallar.

Falkenberg 7.9.44

H.Engblom
Befh

Gösta Svensson
Skeppsmäklare

SONJA 6.9.44

Brev till Kaskoass. i Uddevalla från Skeppsmäklare Edvin Svensson,F-berg

(Daterat Falkenberg 7.9.44): Åberopande dagens telefonsamtal har u-tecknad och kapten Engblom å ms Hamlet varit ute vid trandningsplatsen.Enligt uppgift från lotsarna här siktades fartyget igår kl 10.30 utanför Marsten stävande mot NW. Vid tillfället rådde SSW/W vind,frisk kultje till ½ storm 12-15 sekundmeter, något disigt. Ragaren var ej beslagen utan blåste upp, varför lotsarna trodde att fartyget gick för maskin.Vid 12.45-tiden gick Adolf Bratt utoch gick runt Sonja ett par gånger utan att kunna upptäcka någon människa ombord. I den höga sjön och hård vinden var bordning omöjlig. Livräddningsbåten återvände därför till Falkenberg. Fartyget är nu fullständigt vrak. Befh har anträffats död vid Ugglarps strand, ej långt från strandingsplatsen. Enligt fjärdingsman företedde liket inga direkta skador. Mannen hade en del papper på sig,men vilka få vi veta imorgon när landsfiskalen får tag på pappren. På Tullkammaren finns sjömansrullan och det engelska mätbrevet samt div. räkningar,brev och ransoneringskort.

Dito 8.9.44

Till Eder ledning kan jag meddela att befh hade det Svenska mätbrevet, certifikatet, sitt 2a klass skepparbrev och motorskötarbeviset på sig. Provinsialläkaren jar konstaterat att befh drunknat.

Dito 11.9.44

Ber att få meddela att inget framkommit som kunnat ge anledning till antagandet att haveriet ippstått av krigsorsak.

Avskrift av läkarintyg

Vid yttre besiktnigg av den döda kroppen efter skeppare Evert Gustav Andén Larsson, i närvaro av bl.a. landsfiskal U.Berggren,Falkenberg, företagen den 8.9.44 har följande framkommit:
Liket funnits ilandflutet den 7.9.44.
Å näsrygg, å högra kinden och örat en del ytliga smärre hudsår. I övrigt inga tecken till yttre våld. Ingenting motsäger antagandet att dödsorsaker varit drunkning.

Falkenberg 9.9.44
Bengt Helldal
Provinsialläkare

Brev till Försäkr AB Ocean,Gtbg, från Falkenberg 12.9.44

På Edert uppdrag har jag den 7.9.44 besiktigat den strandade m/g Sonja av Hamburgsund. Lördag 9.9. tillsammans med Eder inspektör Pedersen åter besett vraket och ilandflutna delar därav,samt söndag 10.9 med inspektör Pedersen besiktigat den vid Ugglarp,c:a 2 mil söder om Falkenberg,ilanddrivna livbåten och får meddela följande:

SONJA 6.9.44

Tors 7.9 reste jag ut till det strandade fartyget som låg c:a 20 meter från land med stäven mot norr och kantrat utöver åt BB.Med en roddbåt begav jag mig så nära fartyget som var möjligt.Stora delar av BB bordläggning, delar av däcket samt luckorna voro borta. Fartyget högg hårt mot stenbotten. STB bordläggning var även bruten.Av lasten återstod ingenting.Styrhytten var så gott som oskadad men varken på denna eller på återstående delar av däcket kunde några spår av kulor eller tecken på minsprängning observeras. Ankarna hängde i kranbalkarna med flyna upphängda i kätting över svinryggen. Någon kätting fanns ej överhalad. Förseglet och mesanseglet,vilka bärgats iland, företedde inga skador och voro fullt användbara. Å det ilandflutna trävirket kunde ingenting upptäckas som kunde tala för att en explosion ägt rum. Då jag lör 9.9.åter besökte strandningsplatsen åsterstod av fartyegt endast förskeppet med stormasten. Vraket hade då av sjön kastats närmare stranden. Det ilandflutna trävirket hade bärgats men någonting som tydde på beskjutning kunde ej observeras å detsamma. En del runda hål funnos på de delar av storseglet som drivit iland,men dessa hål hade säkerligen uppkommit genom skavning, då seglet slitits sönder,eftersom inga motsvarande hål hittills kunnat upptäckas på varken däck,luckor,masten, bommar eller gafflar. Sön 10.9 besiktigade insp. Pedersen och jag den vid ugglarp ilandflutna roddbåten,vilken parktisk taget var oskadad. Tord 7.9 påträffades befh döda kropp vid Ugglarp.Från Årstads Härads landsfiskalskontor i Falkenberg har meddelat att läkarundersökning av liket givit vid handen att mannen drunknat.Inga tecken på skador till följd av beskjutning el.dyl.funnos. Några spår efter de andra besättningsmännen har ej anträffats. Då inte särskilt framkommit,varutav man med säkerhet kan angiva orsaken till haveriet eller till att besättningen lämnat fartyget,får jag här nedan lämna en redogörelse för de 3 teorier om tänkbara orsaker till olyckan,vilka framkommit och som dryftats av dem som haft tillfälle att iakttaga strandningen.

1) Att en man fallit överbord och de övriga sökt rädda honom med roddbåten och därunder förolyckats med följd att fartyget blivit manlöst.
2) Att fartyget arbetat sig läck i den grova sjön och börjat sjunka och därför övergivits av besättningen.
3) Att fartyget genom en explosion i närheten sprungit läck och att besättningen väntat sig att fartyget omedelbart skulle sjunka och därför övergivit detsamma.

1) För den första teorin talar det förhållandet att fartyget relativt länge drev omkring och därför varit helt tätt. Händelseförlpppet kan ha varit följande: Sedan en man gått överbord har man med fartyget gått ned i lä om mannen,där man firat ned segeln och stoppat.Därefter har de 2 ombv med roddbåten sökt rädda mannen men förolyckats. Mot detta talar dock det

SONJA 6.9.44

förhållandet att befh hade på sig skeppspappren samt penningar i en vattentät påse.Det torde knappast ha varit tid för befh att taga påsen med sig. Det kan visserligen tänkas att befh under nu rådande förhållanden alltid bar denna påse på sig då fartyget var till sjöss.

2) Vad beträffar den andra teorin är det inte uteslutet att fartyget har arbetat sig läck i den grova sjön. Mot detta kan dock invändas följande: Fartyget siktades omkring kl 10 f.m från lotsutkiken till synes drivande redlöst. Först kl 13.30 strandeda fartyget.Av allt att döma har fartyget varit övergivet minst 3½ timme före strandningen och kan således knappas ha varit så vattenfyllt då det övergavs ,att detta skulle ha varit orsaken till att besättningen lämnat fartyget. Under det väder som rådde kunde det även anses ha varit att föredraga att segla fartyget iland framför att söka sig iland i den lilla roddbåten.

3) Beträffande den 3dje teorin, minsprängning,kan det tänkas att t.ex en mina eller sprängboj exploderat i fartygets närhet och att besättningen därigenom blivit så uppskrämd och fruktat att fartyget omedelbart skulle sjunka och därför inte givit sig tid att undersöka om fartyget skadats, utan gått i roddbåten med en olycklig följd att alla förolyckats. Hallandskusten lär ju också på senare tid ha överflugits av krigförande flygplan.

Jagfår understryka att ovanstående 3 alternativ endast är hypoteser och intet har hittills framkommit varav man kan fastställa orsaken till olyckan.

Falkenberg 12.9.44
Carl Olof Holmström
Porsevägen 26.

Rapport

på anmodan av Göteborgs -& Bohusläns Ömsesidiga Sjöföräskringsförening i Uddevalla,hava u-tecknade denna dag på stället för ms Sonjas totalförlisning företagit en gemensam u-sökning av segel och vrakrester från Sonja i och för konstaterande om fartyget varit utsatt för beskjutning. Vi hava noggrant synat de bitar som fanns kvar av det söndertrasade storseglet,vilket här och var var försett med hål förorsakade av riktig segelslitning. Storseglet har varit mycket bristfälligt. På övriga segel och ilandflutna vrakdelar såsom styrhytt,kajutkapp och master funnos icke några som helst tecken på beskjutning.

Falkenberg 1.10.44
Gösta Svensson Karl Nilsson

LÄKARINTYG

Stadsläkare H.Jeppson,Halmstad, 18.9.44 på Halmstads bårhus besiktigat liket efter bästeman Hugo Davidsson och fann att " allt tydde på att

SONJA 6.9.44

döden förorsakats genom drunkning, intygas i och för järnvägstransport."

Göteborgspostens medarbetare i Falkenberg 1.10.till G.P.

På söndagen anträffades vid Teninge Brygga ett lik som av allt att döma torde vara 24-årige Åke Johmsson från Gerlesborg från den för en tid sedan förlista ms Sonja. Man här tidigare anträffat liket efter skeppare Evert Larsson och bästeman Hugo Davidsson. Enligt vad som berättats av åsyna vittnen har Sonja olycksdagen setts utanför Ugglarp.Man lade märke till att besättningen först firade för att reva och sätta segel igen.Ögonblicket efteråt firades seglen och motorn arbetade back.Av denna manöver har man dragit slutsatsen att en man gått överbord i den hårda blåsten och för att undsätta den nödställde har de båda kvarvarande gått i livbåten. Fartyget fick härigenom fortsätta på egen hand med resultatetatt det gick på grund vid Skreanäs. Denna teori synes oss mycket trolig,ty att besättningen av annan orsak gått i livbåten för att lämna fartyget ensamt utan att detta varit i sjunkande tillstånd,är knappast tänkbart.

Sakkunniga vid sjöförklaringen ingav till rätten följande:

Vi anse oss på grund av de uppgifter,som lämnats från olika håll, kunna lämna stöd åt teorin som gör gällande att en man gått överbord samt att de 2 övriga ombv. under bärgningsförsök av denne också förolyckats.

Charles Thorburn Knut Beckeman
Konsul Hamnkapten

Redaren Davidsson besvarat frågor av konsul Thorburn sålunda:

När Sonja passerade Viken torde vädret ha varit ganska bra men sedan försämrats. Befh torde ha beslutat att "ta" Kattegatt trots vädret,enär det inte varit lönt återgå till Landskrona, eller annan skånsk hamn eftersom dessa plägas spärras ganska tidigt på kvällen. Enligt notis i GP hade det på morgonen 6.9 funnits 2 ögonvittnen till Sonjas seglats utanför Ugglarp, nämligen fiskaren Gustav Andersson och stenhuggeriförman C.A.Lekström i Stensjö,Slöinge. Dessa 2 vittnen i brev meddelat följande: Sonja hade siktats vid 09-tiden den 6.9 någon tid före det seglen bärgades och befann sig då 2-3 dist.minuter utanför Stensjö. Hård vind till kuling rådde. Såg seglen hissas av besättningen för att ögonblicket efter åter firas. Iakttogs ingen slängning på seglet.Vi tog säkert märke och såg att Sonja gick sydvart med aktern före i c:a 15 minuters tid.Sedan gick hon sin jämna gång för vind och ström åt Marsten.Inga flygplan eller krigsfartyg iakttogs Inget folk synts ombord vid något tillfälle. "2 st livbälten och en livboj komme på samma plats, t.o.m. låg det ena bältet på livbojen,det ena livbältet var knutet." Davidsson tillagt: Kunde tänkas att Sonja gått back för motorn en kvart varpå motorn stannat och Sonja börjat driva för vind och

SONJA 6.9.44

ström. Davidsson trodde inte att 2 man gått i livbåten ty de hade varit allt-för goda sjömän att alla lämna fartyget,enär de i dylikt fall inte skulle ha haft någon möjlighet att åter ta sig ombord i den höga sjön. Möjligt vore att 2 man kastats överbord vid revningen genom ett slag av bommen och att den siste ombv sedan gått överbord på grund av båtens slingringar. Livbåten hade troligen legat surrad på ena luckan och det vore möjligt att den spolats överbord av en sjö. Möjligt vore att fartyget bordats av en främmande ubåt. Sonja sist torrsatts i Smögen i juni 43. Sonja hade varit ute i 2 år och upplagt i ett år. "Jag var rädd att det gått mask i botten och därjämte hade fartyget en liten läcka, ett hål i ett spont efter en gammal bult. Denna läcka tätades efter rengöring av botten.Därjämte blev fartyget omsett och drivet i vattenlinjen." Storseglet var nytt 1938.

Beckeman: Om en ubåt i ytläge bordet Sonja skulle ögonvittnena sett ubåten.

Slut sjöförklaring

Kk memorial 28.11.44

Orsak till olyckan kan ej med ledning av sjöförklaringen xxxxxxx me d någon grad av säkerhet bedömas,men vill det synas som om besättningen av någon an-ledning lämnat fartyget. Huruvida Sonja vid avgången från hamn varit i sjö-värdigt skick och tillräckligt bemannat överlämnas till Fartygsinspektions-byrån för avgörande.

Ex officio
Bo Bergström

KK Fartygsinspektionsbyrå till Sjöåklagaren 28.2.45

Byrån funnit att däeest Sonja framförts för segels såsom framdrivningenedel kan hon inte varit betryggande bemannat för resan. Byrån kan icke uttala sig om fartygets skick enär fartyg under 100 brton är undantagna från sjö-värdighetsbesiktningar.Senaste inspektion ägt rum våren 1938.

Sjöåklagaren inkopplad.

Sjöåklagaren Otto Lindell 22.5.45 begärt att landsfiskalen i Kville distrikt Fjällbacka måtte hålla förhör med Sonjas redare för att utröna om denna ägt kännedom om att den 14-årige Hans Åke Olsson använts i skeppstjänst fastän minimiåldern härför är 15 år. Polisrapporten 31.5.45 berättat att Davidson maj 1942-okt 1944 varit sjuklig och inte själv kunnat föra fartyget.Han hade 1943-44 uthyrt Sonja till skeppare Evert Gustaf André Larsson,Gerlesborg och bästeman Hugo Ditlof Davidsson,Hamburgsund,som i hyra skulle erlägga 40% av sin nettoförtjänst. De hade själva svarat för påmönstring och avlöning av besättningen. Davidsson 15.5- 4.8.44 legat på Lunds lasarett och kände ej till vilka eller hur många som påmönstrats Sonja.Att Olsson var 14 år hade han fått veta efter förlisningen.

forts

SONJA 6.9.44

Polisrapport 14.6.45

Polismannen i Svenneby och Heestrand,Wölisdistrikt ,Wilhelm Höglund hört Hans Åke Olssons mor, änkan Bertha Olsson,Gerlesborg, f.17.12.97,bosatt Skutebacken,Svenneby Storgård,Svenneby Socken.
Åke Olsson var stor för sin ålder och ville gärna följa med skeppare Larsson på sjön. Modern framhållit för Larsson att Åke inte fyllt 15 år och inte var medlem i sjukkassa eller försäkrad i Riksförsäkringsverket. Larsson lugnat henne med att om något hände Åke så skulle Larsson klara av ksotanderna härför.Det varonte om folk att få till båtenx varför modern efter Åkes enträgna böner tillåtit sonen att följa med Larsson. Ixhyraxhade I Hyra hade Åke 65 kronor i månaden av Larsson.

Här slutar KK:s akt om Sonjas förlisning.
Sjöåklagaren 27.7.45 funnit att"ärendet ej synes mig böra föranleda vidare åtgärd."

FRÅGAN OM KRIGSORSAK ELLER EJ ? SKNEIII 328

Rek.brev från Civilassuradören ,Uddevalla 21.2.45, till SKN

Vi anhålla att för Edert benägna aktgivande och granskning bifoga sjöförklaringsprotokoll över denna totalförlust ,avlagd av fartygets huvudredare Oscar Davidsson, Lilla Hamburgön,Hamburgsund,vid Uddevalla rådhusrätt den 24.10.44. Som framgår av protokollet är orsaken till att befh och de 2 besättningsmännen förlorade sina liv,varigenom fartyget manlöst drev iland och blev totalt vrak, oförklarligt. Enligt allmän åsikt bland befh och redare för Bohuslännska motorseglare - icke minst från huvudredarens för Sonja sida - var befh och bästemannen (den tredje besättningsmannen var ju endast en yngling) präktiga,nyktra och erfarna sjömän ,varför händelsen bland många av dem anses ha förorsakats av att besättningen genom uppdykandet av en främmande ubåt med ev. beskjutning eller häftig fordran å besättningen, rodd till ubåten med skeppshandlingarna eller övergivandet av Sonja, förlorat besinningen och till äventyrs omkommit under sådan åtgärd. Som hypotes för förloppet angives även i sjöförklaringsprotokollet minsprängning nära Sonja, med samma resultat som ovan nämnes. Ävenledes hänvisa vi till redarens uttalanden vid förhöret. Vi tillåta oss även påpeka med anledning av hamnkapten Beckemans uttalade åsikt (protokollets sista sida) redarens avar därpå,nämligen att "påaxcaxZxZxxxxx3Xx " på c:a 2 till 3' avstånd från land i grov sjö en lågt liggande ubåt mycket väl kunnat undgå upptäckt av stenhuggeriförman Lekström och fiskaren Andersson i Stensjö." Detta svar blev an någon anledning inte infört i protokollet. Något bindande bevis för att olyckan hänfört sig direkt till

SONJA 6.9.44

krigsorsak kan ju ej åvägabringas. Enligt Sonjas redares,vår förenings styrelses och ett flerta fartygsbefälhavares åsikt talar emellertid åtskilliga av de med händelsen förknippade omständigheterna för att krigsförhållanden direkt eller indirekt medverkat till olyckan. Fartyget är civilt kaskoassurerat i denna förening till ett bruttohelvärde av kr 20400:-,varvid rederiet reglementsenligt åvilar en självriskandel av 1/5-del eller kr 4050:-,vartill kom ett nettoförsäkringsvärde av kr 1000:- för besättningens effekter ,vilka helt gingo till spillo. Därtill kostnaderna för utredning mm För redare/ägaren Kapten David Oscar Davidsson innebär totalförlusten en betänklig ekonomisk påfrestning,då fartygets försäkringsvärde ingalunda uppgick till i dessa tider rådande fqrtygsförsäkringsvärden, och dels då han- som under år 1944 till följd av en olyckshändelse endast tillfälligtvis kunnat föra sitt fartyg själv - får ju sina utkomstmöjligheter mycket rubbade och svårordnade. Med hänsyn taget till totalförlustförhållandet har brevskrivaren av denna förenings styrelse och ms Sonjas ägare erhållit i uppdrag att hemställa till Eder

att taga förhållandena vid denna fartygsförlust under övervägande och godkänna att till rederiet resp. fartygets civilassuradörer bidraga uti utgående ersättning för Sonja med sådant belopp som Nämnden må finna skäligt .

Att ett tillmötesgående av denna anhållan - låt vara att det måste förutsätta en liberalt lagd synpunkt från Nämndens sida - skulle medföra en verklig uppskattning från rederiet för Sonja och föreningens c:a 160 anslutna Bohusländska motorsegelrederiets sida,därom kan brevskrivaren varmt försäkra Eder. För ett som vi hoppas tillmötesgående svar - om möjligt före den 2 mars,då föreningen håller sitt årsmöte - vore vi förbundne och teckna

Högaktningsfullt

Göteborgs-& Bohusläns Ömsesidiga Sjöförsäkringsförening för segelfartyg. (Oläslig signatur)

SKN avvisat hemställan

SKN svarade den 22.2.45 föreningen att " Det finns ju onekligen ytterst litet som talar för att totalförlusten skulle hava varit beroende av krigsorsak.Detkan naturligtvis inte anses fullkomligt utelsutet att någon krigshändelse varit anledningen till att vederbörande gått i livbåten och därefter förolyckats. Vi skola upptaga frågan till behandling in pleno vid Nämndens nästa sammanträde den 28 ds eller senast den 1.3 och lämna Eder Besked om Nämndens beslut så att ni har kännedom om detta till Edert möte den 2.3

Föreningen var ännu den 2.6.45 utan underrättelse från SKN och skrev då til SKN med begäran om ett besked. Den 4.8.45 upprepades denna begäran och den

SONJA 6.9.44

6.8.45 svarade äntligen SKN att " ärendet nu behandlats vid sammanträde i Nämnden in pleno. Nämnden ansåg omständigheterna i samband med olyckan icke vara av sådan beskaffenhet att ersättning under krigsförsäkringen kunde medgivas.Insänt sjöförklaringsprotokoll återgår. Högaktningsfullt

Emil Henriques

Statens Krigsförsäkringsnämnd.

(Ej krig enligt SKN p.m 6.6.'45 - avfört 10.8.45)

Egna noteringar

Ingen livåt ombord -bara en eka

Livräddningsbåten Adolf Bratt var alltför maskinsvag för att kunna ta Sonja under bogsering och i det hårda vädret kunde man bara anropa från nära håll och konstatera att ingen fanns ombord. Adolf Bratt gick sedan in till Marsten för att se om besättningen tagit sig iland där. Sonja strandade kl 14 och ganska mycket folk samlades under e.m. lopp och följde hur hon bröts ner för att på kvällen brytas i två delar. Den nya stora livräddningskryssaren Helge Ax:son Johnson hade försenats på sin inspektionsresa till alla livräddningsstationer mellan Stockholm och Gtbg och kom till Falkenberg först kl 16.30 den 6.9 från Varberg. På e.m.påträffades Sonjas arbetsbåt, en liten eka i dåligt skick,ilandfluten upp och ner vid Gåsanabbe 10 km söder om Falkenberg. Allt talar för att Sonja inte haft sin livbåt i dävertarna akterut utan bara denna lilla eka att tillgå, liggande på ena luckan. Den kunde lyftas av en man och möjligen bära 3 man på ett lugnt och stilla hav. Teorin om man överbord som skulle undsättas i denna båt varvid även de andra två drunknat är enligt många otrolig. Om någon gått överbord skulle Sonja ha manövrerats upp i lovart för att driva ner mot den nödställde till vilken man kastat ut en livboj i en lina. Kl 17 den 5.9 hade Sonja siktats från Hallands Väderö och då var allt väl ombord. Det sannolika är att en explosion i närheten eller annan krigshandling tvingat de 3 ombv att i hast överge Sonja i den lilla ekan som kantrat i den grova sjön. Skeppare Larsson, f.ö nyförlovad, hade då hans kropp hittades den 7.9 kl 05 vid Ugglarps strand skeppspappren på sig och skeppskassan i en vattentät påse vilket talar för denna teori. Han hade inget livbälte på sig men i närheten låg 2 livbojar. Allierade bombplan, som skadats vid raider över Tyskland, nödlandade varje dygn hösten 1944 i Sverige.En del förföljdes av tyskt jaktflyg, en del sköts ner av svenskt luftvärn. Ett av lv-eld skadat 4-motorigt amerikanskt bombplan, en Flygande Fästning, sköts på middagen den 12.9 ner av ett Messerschmittplan efter en luftstrid över havet utanför Trelleborgs hamn.Från fartyg och färjor i hamnen sågs bombplanet störta lodrätt med brinnande högervinge. Det slog ner på svenskt vatten på 20 meters djup. Messerschmittplanet för-

SONJA 6.9.44

svann i en vid sväng sydvart i soldiset. En vedettbåt tog upp planets 2e pilot, en löjtnant från Colorado,som hoppat i fallskärm från låg höjd och överlevt. En annan amerikan som hoppat flöt död i sin skärm som endast utvecklats till hälften. De övriga hade aldrig lämnat planet. Den döde fördes till Trelleborgs bårhus, den överlevade till Garnisonsjukhuset.

Historik

Motorgaleaspå 73 brton byggd 1903 i Finkenwärder av ek (Ex Helene) 60 hkr L. 21,2 B. 6 Tillhörig skeppare David Oscar Davidsson i Hamburgsund,vars broder omkom som bästeman ombord,medan Sonja var uthyrd till den omkomne skepparen Evert Larsson . Inköpt okt 1936 från Hamburg som Helene och ommätt samma år från 67 till 73 brton efter grundlig reparation. (Se sid 7)

EMANUEL 15.9.44

KOLLIDERAT MED FÖRANKRAD MÖRKLAGD HJÄLPVEDETTBÅT UTANFÖR VEN OCH SJUNKIT.

Rapport

Avgick kl 15 tors 14.9.44 från Ven till Malmö via Ålabodarne med rumslast av c:a 60 ton flamtegel. Djupg F. 2,4 ms, A.2,4 ms. 2 ombv. Kl 03.30 fre 15.9 vid norra delen av Valgrundet kolliderat med förankrade mörklagda hjälpvedettbåten nr 852.Frisk O. bris,smul sjö,klart.Skepparen i styrhytten, bästeman på fördäck. Emanuel gjorde c:a 6 knop, bröckte vid kollisionen klyvarbommen,fick stäven bräckt så att 4 bord släppte från stäven och sjönk på 4 minuter. Hjälpvedettbåten observerats föröver först ögonblicket före kollisionen.

Redogörelse

Avgick Ven kl 15 tors 14.9.Resan gick väl till strax söder om Valgrundet där motorn böjade krångla.Emedan det var motvind och ström beslöt vi att vända om till Ålabodarne med segel och motorn igång. Vinden var frisk Ostlig bris varför vi revade storseglet.Komna tvärs Borstahusen beslöt vi gå utanför Valgrundet då det ej blev dager innan vi kom till Gräsrännan.Jag ändrade kursen till SW och styrde den i c:a 10 minuter då vi plötsligt törnade på en vaktbåt som utan något ljus låg förankrad å Valgrundets Norra del. Emanuels lanternor brunno klart vilket konstaerades strax före kollisionen. Klar sikt rådde.Vid kollisionen bräcktes klyvarbommen och fyra plankor lossnade från stäven. Efter olyckan stävade vi mot Borstahusen för att om möjligt bärga fartyget men läckan var för stor och Emanuel sjönk c:a 5 minuter efter kollisionen.Orsak till haveriet anser jag vara att baktbåten ej förde ankarlanterna och fritager jag mig,min besättning och rederiet från allt ansvar samt förbehåller mig fri och öppen talan mot alla och envar som varit vållande till olyckan. Det andra fartyget erhöll ej skador. Emanuels besättning lyckades med egen hjälp bärga sig i livbåt.Underhandlingar med bärgningsbåt pågår.

Landskrona 7.10.44
Johan A.Truedsson
Befh

Crew list

Skeppare/Ägare Johan Arvid Theodor Truedsson,Ålabodarne,Glumslöv,19.4.91
Bästeman Tage Emil Jönsson, Ålabodarne, 14.11.03

Sjöförklaring i Landskrona 10.10.44 kl 11

Sakkunniga Lotsförman B.A.Romare & sjökapten G.F.Persson.
Advokater representerat Ålabodarnas Ömsesidiga Båtförsäkringsförening samt Hvens Tegelbruks AB.
Bfeh Truedsson: Vaktbåten nr 852 legat förankrad vid Västerflacket som är

EMANUEL 15.9.44

en fortsättning av Valgrundets norra del. Vattendjupet är där något större. Emanuels sidolanternor brunnit med klart ljus. Topplanternan hade inte varit tänd eftersom Emanuel fört segel. Kursen hade han hållit rätt. Själv stått till rors. Bästeman befunnit sig på däck. Törnat emot vaktbåtens BB-sida. Omedelbart efter kollisionen hade bästeman ropat:"Varför ligger ni här utan lanterna?" Något svar på detta tillrop hade inte uppfattats. Emanuel efter kollisionen drejat runt vaktbåtens akter samt lagt sig längs vaktbåtens STB-sida. Som befh märkt att Emanuel börjat sjunka hade han ropat över till vaktbåten:" Vi sjunker! Ni får komma och hjälpa oss!" Ropet varit så högt att manskapet på vaktbåten borde ha uppfattat det men inget svar hade uppfattats. Sedan Emanuel sjunkit hade befh iakttagit att ljus satts ut på vaktbåten men det hade varit så svagt att han inte trodde att det varit elektriskt.Aldrig iakttagit någon besättningsman på vaktbåten.

Bästeman Jönsson: Efter kollisionen hade han i skenet av Emanuels röda lanterna tyckt sig se en man ombord på vaktbåten.Befälhavarens rop på hjälp hade varit så kraftigt att han ansåg att besättningen borde ha hört det.

Befh: Anmärkningsvärt att vaktbåtens besättning inte på något sätt sökt bärga Emanuel och dess besättning och inte ens tänt en strålkastare.

KK memorial 11.11.44

Orsaken till kollisionen kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas,men det vill synas som om det till ankars liggande vaktfartyget icke fört de i Sjövägsreglernas artikel 11 föreskrivan ljusen.

ex officio
Bo Bergström

((Varför inte checka upp med Marinstaben?? Saknar KK behörighet till det??))

Egna noteringar

BEGRÄNSAT SKADESTÅND FRÅN MARINEN

För oförstånd i tjänsten dömdes hjälpvedettbåtens befh och vaktman av krigsrätt till arreststraff 1945 och Emanuels ägare uttog stämning mot Kronan vid Hälsingborgs Rådhusrätt med yrkande på 22523 kr i skadestånd. HJVB nr 852 hade vid tillfället inte haft ankarlanternor tända på grund av fel på batterierna och vaktmannen på däck hade av befh fått order att tända akterlanternan endast om något fartyg kom i iskte i närheten. Vakten hade dock inte upptäckt galeasen förrän denna under fulla segel dök upp tätt intill fartygssidan.Vakten hade sedan varit upptagen av att få lanternan tänd och hade inte bekymrat sig om Emanuel som sjönk med aktern upp 4 minuter efter kollisionen. De 2 ombv hann dock få båten i sjön men förlorade alla sina ägodelar. - Emanuels stämning uttogs 12.9.45 och i yrkandet

EMANUEL 15.9.44

ingick skadestånd med 15000 för fartyget, 1420 för uteblivna frakter, 4234 för lasten samt 1228 kr till befh och 841 kr till bästeman för förlorsde effekter. Marinförvaltningen lät meddela att högsta belopp varmed skadestånd i detta fall kunde utgå var 7225 kr som last- och båtägarna fick konkurrera om..Hälsingborgs rådhusrätt ogillade skadeståndskravet men förpliktade Kronan att utge 105 kr. üDå Truedsson gick till Hovrätten ogillade denna helt hans talan. Den 30.11.48 fastställde Högsta Domstolen Hovrättens beslut att avvisa Truedssons krav på 22500 kr och Kronans ansvarighet begränsades till redan utbetalade 6780 kr.

Emanuel Bärgad

Efter 2 månaders arbete infördes Emanuel till Landskrona och såldes där på off. auktion som vrak 3.2.45till Gustafsson & Söbers varv i Landskrona. Emanuel omändrades dock till pråm vid reparationen och såldes i juli 1947 för 14300 till Kristianstads Drätselkammare att användas som stenfiskepråm. Därmed försvann fartyget ur fatygsregistret. I juli 1949 återkom dock Emanuel som motorfartyg med 22 hkr motor (Den gamla)och på 33 brton tillhörig Kristianstads Sdtad.Hon var helt avriggad och mesanmasten hade kapats i däcksnivån.

Historik

Motorgaleas på 32 brton byggd 1905 i Viken av Ek och furu. 22 hkr motor-39 L.15,4 B. 5,8 Tillhörig och förd av skeppare Johan Arvid Truedsson i Ålabodarna. (se ovan på bärgningen)

SVERRE NERGAARD 15.9.44

RAMMADE OCH SÄNKTE EMPIRE TOWNSMAN VID MÖTE I MYNNINGEN AV RIVER USK

Rapport

Avgick Plymouthons 13.9.44 destinerad i barlast till Newport,Monmouthshire. Djupg F 7′8″- A.11′8″. 19 ombv. Fre 15.9 kl 17.02 vid West Usk buoy i mynningen av river Usk kolliderat med engelska ms Empite Townsman av Goole som senare sjönk. 2e styrmans vakt. WSW frisk vind, obetydlig sjö,god sikt. Fått mindre bucklor på båda sidor stäven. Orsak: Felmanöver av Empire Townsman som vid mötet i farleden plötsligt girade BB.Inget av fartygen avgav nmg signal. Livbåt utsattes och besättningen räddades.

Redogörelse

Sverre Nergaard gick för fullafart - 10 knop - på kurs ungefär NOtO,följande farledens STB sida in till Newport,medan Empire Townsman var på utgående i samma farled. Vid Usk boj tog plötsligt Empire Townsman till BB för att gå för om Sverre Nergaard.Både lotsen och 2e styrman ansåg att fartygen var för nära varandra för att detta skulle lyckas, och för att mildra kollisionen slogs omedelbart full fart back. Strax efteråt,kl 17.02,kolliderade fartygen varvid Sverre Nergaards stäv träffade Empire Townsman om STB akterut och trängde in i maskinrummet på det engelska fartyget som genast började sjunka. 2 man av dess besättning bärgades från Sverre Nergaards BB ankare. BB livbåt utsattes omedelbart och 4 man bärgades ur vattnet,varvid hela Empire Townsmans besättning var bärgad.

Utdrag ur dagbok

Tis 12.9 kl 17.50 avgått från Plymouth u. lots ledning.Ankrat 18.10 på redd
Ons 13.9 kl 08.20 lättat ankar och avgått i konvoj.
Tors 14.9 kl 08,30 ankrat på Mumbles Road.
Fre 15.9 kl 12.10 fått order att avgå till Newport.Avgått kl 12.40.Fått lots vid Breaksea lightvessel 15.55. Fortsatt under lotsens ledning. (Se rapporten) - Kl 18.45 anlänt till Newport sluss och förtöjt.Gått ut ur slussen med lots ombord 18.55.Anlänt 19.30 och förtöjt vid koltipp nr 6 i North Dock. Inget läckage i förpiken vid pejlingar,
Lör 16.9 På morgonen fyllt förpiken som befanns vara läck varför fartygsisnpektör tillkallades.

Ombord 21.9.44
T.Krafth
Befh

Maskindagboken

Stand by 16.48. Full back 17.02. Stopp 17.04. FF 17.05. stopp 17.06 SF 17.07. stopp 17.07 SF 17.08 DF 17.09 DF 17.10 FF 17.13 DF 17.14 Stopp 17.16 FB 17.16 Stopp 17.16 SF 17.17 Stopp 17.18 SF 17.20 Stopp 17.25 SF 17.26 Stopp 17.28 SF 17.30 Stopp 17.31 SF 17.32 FB 17.32 stopp 17.32 HF 17.34 etc

SVERRE NERGAARD 15.9.44

Crew list

Befh Torsten Gustaf Robert Krafth, Stockholm, 22.10.02 (16.12.39)
1e styrman G.H.Zackariasson, Lysekil, 25.5.99
2e styrman Valdemar Bertram Wroldsen, Sandefjord, 1.4.00 i N.Y (N.)
Chief Otto Herman Olsson, Lerum, 8.6.85 i Bro, Bhln.
2e maskinist H.Hansson, Trelleborg, 27.9.07
Stuert A.Åklundh, Cardiff, 16.12.01
Kock H.Johansson, Varberg, 7.10.16
Matros S.Sesniak, Glasgow, 4.2.14 (Polack)
Matros S.Ågren, Luleå, 29.1.21
Matros B.Gustavsson, Göteborg, 3.9.11
Lättmatros Evald August Tamm, Pärnu, Estland, 10.2.15 i Pernu (Est)
Jungman T.Ringius, Karlshamn, 3.8.21
Jungman O.Riis, Strömstad, 8.5.18
Donkeyman A.H.L.Karlsson, North Shileds, 28.6.04
Eldare V.Limmuste, 5.2.14 (Est)
Eldare A.H.Jonsson, Göteborg, 22.5.14
Eldare E.Petterson, Kalmar, 6.6.09
Smörjare J.Ullsten. Örnsköldsvik, 19.1.18
Lämpare G.Larsson, Göteborg, 3.1.05

Sjöförhör på vicekonsulatet i Plymouth 30.10.44

Vicekonsul J.Carlisle Davis.
Captain Richard Hocking, nautical assessor & expert.

Befh Krafth: Anlänt till Mumbles Road, South Wales kl 08.20 14.9 och ankrat i avvaktan på vidare order. Fått order avgå till Newport och lättat ankar kl 12.10 den 15.9.Fått lots ombord 15.55 vid Breaksea fyrskepp och fortsatt under lotsens ledning med full fart på kanalens STB-sida. Vid 17-tittade befh ut genom BB salongsventil och såg ett annat fartyg som senare visade sig vara Empire Townsman av Goole.Som detta fartyg var mycket nära gick han genast upp på däck men hann inte upp på bryggan innan kollisionen inträffade. När han kom ut på däck såg han Empite Townsman liggande i nästan rät vinkel tvärs för Sverre Nergaards stäv. Sverre Nergaards maskin gick full fart back. När Sverre Nergaard backade ut från Empire Townsman såg han ett gapande hål i det engelska fartygets STB låring och hon höll på att sjunka. Inga ljudsignaler givits av någotdera fartyget. 2 engelsmän kom klättrade ombord över Sverre Nergaards BB bog . Befh beordrade genast BB livbåt i sjön och denna tog upp 4 man ur vattnet. Kort därpå stoppades Sverre Nergaards maskin och fartyget manövrerades med stäven upp mot tidvattenström och vind - WSW 7 - tills livbåten återkommit efter kl 18. Senare fortsattes resan under lotsens ledning till Newport Locks dit fartyget anlände kl 18.45. En läcka kon-

SVERRE NERGAARD 15.9.44

staterats i förpiken där nitar sprängts på båda sidor av stäven .Kollisioner orsakades av det engelska fartyget som lämnade sin sida av kanalen och girade över framför Sverre Nergaards stäv utan att ge någon som helst signal. När befh kom upp på däck var hon på rätt sida av farleden.

Chiefen Olsson: Vakthavande i maskin 13-19 den 15.9.Kort efter kl 17 känt en stöt som om fartyget stött emot något.

2e styrman Wroldsen: Vakt på nryggan med lotsen. Hård WSW vind,klart väder, tidvattnet var flod. Med tidvattnet gjorde Sverre Nergaard c:a 13 knop över grund,då det andra fartyget siktades på c:a 2 miles avstånd kommande ut från Newport Lock. Det mötande engelska fartyget höll sig på vår BB bog tills hon då West Usk Buoy passerades plötsligt girade hårt BB 7-8 streck och girade upp rakt framför vår stäv. Inga signaler avgavs av ngt av fartygen. Vår stäv rände in i Empire Townsmans STB låring och trängde långt in i maskinrummet nästan omedelbart efter det vår maskin slagit full back. Kl var c:a 17.02.Empire Townsmans fart över grund vid kollisionen uppskattas till c:a 7 knop.2 man klamrade sig fast vid vårt BB ankare och hjälptes upp på däck.Befh kom på däck några sekunder efter kollsionen och beordrade BB båt i sjön att ta upp 4 man som ropade på hjälp.

Lättmatros Tamm: Till rors. Lotsen gav då och då order att hålla något BB och " keep her steady". Kort efter kl 17 när Sverre Nergaard "was swinging ~~under the helm~~ on the helm" såg vi ett mötande fartyg som höll sin kurs på STB-sidan av kanalen.Jag hörde maskintelegrafen ringa full back och kort därpå rände vi in i det mötande fartyget som girat upp framför vår stäv utan att avge någon signal.

KK memorial 28.12 44

Orsaken till kollisionen kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring bedömas,men vill det synas som om det engelska fartyget genom sin BB-gir, som fullföljdes utan avgivande av ljudsignal, varit vållande till ombordläggningen.

Ex officio
Bo Bergström

Historik

Se 14.3.41

SKNEIII 347 Splitterskyddet för tungt.

På resa Hull-Reykjavik i W storm 17.1.44 med grov sjö,våldsam slingring och sättning, befh T.Karth, började bryggdäcket läcka på flera ställen i den myckna överspolningen och navigationshytten började arbeta under den starka slingringen,allt på grund av den stora tyngden i splitterskyddet på bryggan - c:a 10 ton armerade betongplattor - och navigationshytten. Be-

SVERRE NERGAARD 15.9.44

siktning av dessa skador ägde rum först 13.8.45 vid Ekensbergs varv i Stockholm.Det visade sig att hela styrhytten måste förnyas och i bryggdäcket måste 13 plankor på 110 löpmeter förnyas och 390 meter nåt drivas. Ny inredning i navigationshytten. Kostnad 9860:-
SKN 21.7.46 ersatt rederiet med 5646:67

Ann-IDA 16.9.44

BOMBSKADAD I LÜBECK SOM SISTA SVENSKA FARTYG EFTER SJÖFARTSSTOPPET.

Rapport

3-mastskonerten ANN-Ida av Bohus-Malmön anlände till Lübeck ons 13.9.44 kl 09. Lossningen började omedelbart och fortgick till lör 16.9 kl 14 då fartyget var utlossat. Under denna tid inträffade ingenting anmärkningsvärt med undantag av att flyglarm givits några gånger. Någon bombfällning förekom inte vid dessa flyglarm.Efter lossningen förhalat till anvisad lastplats för att inta last av kol eller koks. Lör 16.9 kl 23 gavs på nytt flyglarm.Då skottlossning hördes begav sig besättningen omedelbart springande till ett skyddsrum c:a 600 meter från fartyget.Bomber fälldes denna gång ,men om dessa föllo i närheten av farygget är okänt eftersom besättning underhela anfallet satt i skyddsrummet. Kl 01.30 gavs Faran över och besätt ningen gick åter ombord.Några skador på fartyget märktes inte då men på morgonen 17.9 märktes att fartyget var något läck akterut. Någon större läcka ansågs det ej kunna röra sig om varför beslöts att inta kollasten. Troligen har fartyget slagits mot kajen av lufttrycket från bomber som exploderat i närheten.Enligt uppgift från en vakt på kajen exploderade en bomb på andra sidan hamnen på ett avstånd au c:a 125 meter. Mån 25.9 påbörjades lastningen av kol och kl 08 tors 28.9 var fartyget färdiglastat. Från tiden 17.9 till 28.9 gavs flyglarm nästan varje natt men någon ytterligare bombfällning förekom ej. Lasten utgjordes av 323 ton kol & koks till Skånehamn. På grund av läckaget gick fartyget in till Limhamn där magistratsbesiktning ägde rum 29-30.9 och läckage konstaterades i såväl maskinrummet osm akterut i skarpet. Läckaget uppskattas till c:a 10-12 ton på 18 timmar. Besiktningsmännen förordade lossning i hamn mellan Trelleborg och Hälsingborg och sliptagning efter lossningen.

Anders L.Carlsson

(Gått till Malmö för lossning) Befh

Brev till SKN från B.Ringnér,Malmö 5.10.44

I besittning av Edert brev av den 2.10 får jag meddela att jag besiktigat fartyget och talat med befh. Redan före ankomsten till Malmö hade fartyget varit inne i Limhamn och begärt magistaratsbesiktning. Besiktningsmännen hade p.g av det ansenliga läckaget bestämt att fartyget måste lossa upp lasten i närbelägen hamn och fartyget gick till Malmö för lossning. Vid mitt besök ombord meddelade befh och styrmannen att de konstaterat läckor i ett nåt BB intill akterstäven. Antagligen fanns ochså ett läckage i motor rummet innanför bränsletankarna,då de hade hört vatten porla där. För att konstatera läckaget måste inredning i motorrum och källare plockas ut.Jag ansåg det därför lämpligast att vänta med besiktningen till torrsättningen

ANN-IDA 16.9.44

då läckorna inte inverka på fartygets gång i barlast och befh beställt reparation på Bastholmens slip utanför Lysekil.Fartyget avgick igår.

Besiktningsinstrument

Ing.Allan Zander 13.10.44 besiktigat på slip på Bolinder & Munktells varv å Bastholmen,och funnit läckor i laskar och nåt akterut på båda sidor,särskilt om BB och invid akterstäven.Laskar och nåt skräckta och dreve delvus utkrupet. C:a 400 meter laskar och nåt måste drivas och beckas. Kostnad 1479:28

Låg på slip 11-17.10.44 för drivning.

Assurans

SKN 12.12.44 till SÅAF 198:75 för besiktning
SKN 10.2.45 till rederiet 950:- för skada & kostnader.

Inga data på Ann-Ida Eget
212 brton byggd 1900.

Raiden

Nattraiden mot Lübeck var en mindre rutinoperation av Bomber Command helt betydelslös jämfört med andra bombningar denna natt mot bl.a Bremen, Braunschweig och Budapest.

HEBE 19.9.44

SKAKATS AV MINEXPLOSION VID PASSERANDET AV KULLEN PÅ SVENSKT VATTEN

Journal

Mån 18.9.44 kl 16.45 avgått från Göteborg destinerad till Landskrona med last av 1350 ton Chilesalpeter.

Tis 19.9 navigerat, delvis under lots ledning, inom anvisade vägar på svenskt territorialvatten . Kl 14.28 passerat Kullens nedre fyr på 0,6 ′avstånc Logg = 49′. Kl 15.10 vid passerandet av ett pråmsläp, bestående av en tysk bogserbåt med en större pråm, exploderade en mina mellan bogserbåten och pråmen. Exlosionen var så kraftig att Hebe, som befann sig c:a 75 meter från platsen, skakade häftigt i hela skrovet och akterskeppet lyftes något som vid en lättare grundkänning. Rumoch tankar pejlats omedelbart men ngn läcka kunde ej upptäckas varför resan fortsattes, då även bogserbåten och pråmen voro till synes oskadade.

Ej undertecknat

Tors 28.6.45 - fartyget legat upplagt i Lödöse efter ovannämnda resas avslutande - konstaterades att propellerhylsan var spräckt. Besiktning företagits i anledning av läckage från propellerhylsan i akterpiken. Skadan med all sannolikhet uppstått 19.9.44.

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger 23.5.45 besiktigat vid Lödöse varv och vid Gullbergskajen i Gtbg 28.6.45. Propellerhylsan befunnits spräckt långsefter på en längd av 450 mm på underkant åt STB. Prov rep. utförts för 880:- av Göteborgs Verkstadsindustri. Lödöese varv haft kostnader för länsning av akterpiken med motorpump vid 2 tillfällen 475:-

Slutlig reparation

Utförd vid Finnboda varv i docka i maj 1946 då ny propellerhylsa insatts. Kostnad 10975:- Hebe anlände till varvet 22.2.46, indockades 9.3, utdockades 7.5 (omfattande reparationer för 82000:- utförts efter civilhaverier), reparationerna klara 16.5.46.Fartyget upplagt under rep.tiden.

Assurans

SKN 7.6.45 till SÅAF för besiktning 316:-
SKN 15.9.45 till rederiet 2541:10 a conto reparationer
SKN 5.11.26 till Victor Schreil 110:- för besiktning
SKN 20.11.46 till rederiet 11026:33.

Data

Lastångare på 937 brton byggd 1906. Hemort Stockholm. Ingen historik

SD 664 NORDEN 21.9.44

LÄCK EFTER KOLLISION MED TYSK JAGARE NATTETID NORR OM KOSTERÖARNA.

Rapport

Haveri med SD 664 Norden av Seläter.

Tis 21.9.44 gick vi hemifrån kl 02 Norr om Kosteröarna med kurs WSW med tända lanternor och flaggan uppe. Kl 04,c:a 10'WSW Koster,kom ett rött ljus om BB på 60-70 meters avstånd .Det var överskyat och ganska mörkt. Jag saktade motorn och girade hårt STB.Om någon minut kom en stor jagare med hög fart styrande N. kurs. På grund av vår hårda gir blev ombordläggningen lindrigare än vad den annars hade gjort.På grund av den parallella sammanstötningen drog båten xxxx sig isär och började läcka men inte överhängande. Ingenting gick sönder.

Intygas:
Erik Sjöblom
Elov Eriksson.

Seläter 3.10.44
Erik Eriksson
befh

Brev till SKN från dess ombud på Tjärnö 27.9.44

Till u-tecknad har ingått meddelande om att SD 664 Norden av Seläter skeppare Erik Eriksson, kolliderat med en tysk jagare kl 04 D.21.9. Norden höll en kurs WSW. Jagaren, som eskorterade en konvoj, hade kurs nord samt förde endast sidolanterna. Rorsman å fiskefartyget lyckades i sista stund avvärja det värsta av sammanstötningen genom att gira hårt STB. Vid den i lördags 23.9 företagna besiktningen befanns skrovet ha undergått en del rubbningar som visade sig i att nåt öppnats.Vidare förmärktes mindre läcka,varför besiktningen förordade drivning av skrovet från fören till midskepps på båda sidor. I övrigt tycks fartyget ej ha tagit nämnvärd skada av kollisionen ,som inträffade c:a10'WSW Koster. Som reparationsarbetet blir av mindre omfattning beräknat högst 300 kr . Får jag anhålla om svar på följande fråga: Skall sjöförklaring avgivas inför sjörätt och KK, eller kan det anses räcka med att skepparen avger sjöförklaring under edlig förpliktelse till SKN och den lokala assuransföreningen?

Korsnäs,Tjärnö 27.9.44
Axel Carlsson
Ombud för SKN

SKN svarade 2.10.44 att " då skadorna synas vara bagatellartade,vi för vår del icke påfordra någon sjöförklaring utan äro tillfredsställda med en rapport från bfh avgiven xxxxxx under edlig förpliktelse.

Reparation & assurans

Reparerat vid Myrens Mek.Verkstad i Strömstad för 340:05.
99 timmars arbete med drivning. 3½ kg drev gått åt,6,8 kg kitt,1,4 kg kopparspik. SKN ersatt 239:83

GG 664 Norden 21.9.44

Data

Oregistrerad motorfiskebåt från Seläter.

UD Hp 22 vol 1151 XLIII

ELLA 24.9.44

TVÅ MOTORSEGLARE BESKJUTNA VID TYSK PREJNING I ÖRESUND.

Rapport 25.9.44

till Chefen för Sjöfartskontrollen, Öresunds MD, Malmö.

I enlighet med telefonorder har u-tecknad varit i telefonförbindelse med befh på ms Ella av Skövde som f.n. ligger i Landskrona. Befh meddelat följande:

Ella var på resa Göteborg-Landskrona och skulle angöra Hälsingborg för natten mellan den 24 och 25.9.- Efter att ha passerat lysbojen i den svepa leden tvärs Domsten, vilken boj togs om Stb, satte befh kurs rakt på lysbojen på position N 56 3,7′- O.12 39,5′.Ungefär halvvägs passerades ms Nissan av Halmstad.När endast c:a ½′ återstod till lysbojen,uppfattade man ombord i Ella morsesignaler från den Danska sidan och fartyget blev strax därefter belyst medstrålkastare från en mindre båt. Då Ella passerade W om lysbojen på endast några meters avstånd, blev fartyget beskjutet med en salva, troligen från MG, och befh ändrade kursen mot det svenska landet samt stoppade motorn. Strax därefter kom en tysk snabbgående motorbåt längs sidan och en tysk uniformerad person kom ombord och bad att få se på Ellas papper. Befh hänvisade till att fartyget befann sig på svenskt vatten,men lade fram pappren. Under tiden passerade Nissan några fartygslängder W om lysbojen. Hon blev beskjuten av en annan tysk motorbåt med släckta lanternor och fortsatte mot Hälsingborgs hamn och den svenska vaktbåten,vilken kom nordöver. Tysken på Ella gick i sin båt sedan han tagit del av pappren och båten avlägsnade sig västerut. Ella fortsatte in till Hälsingborgs hamn. Befh fastslog till sist att Ella befunnit sig i den svepta leden på svenska sidan när beskjutningen ägde rum samt öster om den nämnda lysbojen vid visiteringen.

Hälsingborg 27.9.44
Ant. Winck
Csj EKdh

Envoye E. von Post,UD till A.Richert, Berlin, i brev 30.9.44

Ärade broder!

Pm kvällen den 24 innevarande månad vid 21-tiden blev den svenska motorskonaren Ella av Skövde utsatt för beskjutning från en tysk motorbåt,tillhörande Tyska Marinen, varefter manskap från den tyska båten kom ombord på skonaren och företog visitering.Händelsen inträffade på svenskt vatten i omedelbar närhet av lysbojen vid position N 56 3,7′- long O. 12 39,5′. Vid samma tidpunkt passerade en annan svansk motorskonare, Nissan av Halmstad, intill mämnda lysboj och blev likaledes utsatt

ELLA 24.9.44

för beskjutning, sannolikt med prejskott, vilken dock i detta fall icke åtföljdes av visitering.

Under hänvisning härtill får jag anhålla att Beskickningen ville inlägga protest hos Tyska vederbörande mot det övergrepp som sålunda begåtts mot svenska fartyg på svenskt vatten.

Prejad på dansk vatten enligt tyskarna.

Envoyen von Post, UD, meddelade den 1.11.44 Marinstaben att en tysk uppteckning mottagits i Berlin, enlgt vilken Ella prejats på danskt vatten. Enligt uppteckningen skulle Ellas befh ha förväxlat Lappegrundets fyrskepp med en i närheten befintlig lysboj. - Svenska marinen fastslog vid förnyad undersökning 7.11 att prejningen ägt rum o omedelbar närhet av lysbojen utanför Pålsö på svensk territorialvatten. - UD lät avge en ny protest i Berlin den 17.11.44 och fick via legationen 23.12.44 svaret att prejningen ägt rum på danskt vatten.

Ellas data Skeppslistan

3-mastad motorskonert på 150 brton byggd 1942 i Råå av ek/furu.
L.26,9 B. 6,9 Tillhörig AB Gullhögens bruk (erik Wingårdh) i Skövde.
120 hkr motor. 220 ton dw. Skeppare J.F.Gustafsson.
~~NissanxavxHalmstadxvarxenx3skxpåx398xbrtonxbyggd~~

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

SPRÄNGD MED MAN OCH ALLT I SVENSKA MINFÄLTET 3½' OSO NIDINGEN.

Sammanfattning

Nordstjärnan av Donsö sågs kl 16.25 söndag 1.10.44 försvinna i rök-och vattenuppkastet av en mineplosion sedan hon på hemresa efter fiske i Östersjön med sin sillfångst kommit in i det svenska minfältet 3½' OSO Nidingen, W. Ledskär på lat N57 16'- Long O. 11 58'. Med sin 5 mans besättning kom fartyget närmast från Simrishamn. Ella satte högsta fart mot platsen där en rökridå länge svävade. Framkommen påträffades endast spillror i en stor oljefläck. Där flöt jollen insnärjd i garn, en livboj, enstövel, delar av däck och bordläggning. En hjälpvedettbåt underrättades och den säkte efter överlevande fram till mörkrets inbrott, men förgäves. Den 2-3.10 drev delar av styrhytt, däck, spant och bordläggning iland vid Lerkil på Onsalalandet, och bland detta fanns Nordstjärnans namnbräda.

Besättningen

✝ Befh Hugo Hansson, Faggegård, Donsö ,17.9.08. Gift, 3 barn -8,6 år & en baby

✝ Fiskare Hans Olof Hansson, Donsö, 13.11.15, ogift, broder till befh.

✝ Fiskare Ivar Daniel Nyfelt, Donsö, 10.9.18, ogift (Nanny Christenson dödsbof FÖRVALTARE

✝ Fiskare Yngve Orvar Olofsson, Donsö, 25.10.28 -fader: fiskare Aron O.

✝ Fiskare Olof Kaleb Höglund, Donsö, 21.9.21 Fader: fiskhandlare Albert H.

De 2 sistnämnda kusiner till skepparen & hans bror.

Hugo Hansson var 16.7.41 befh på 3Sk Westfart som kantrade och sjönk vid Gotska Sandön varvid Hugos syster drunknade. Hugos hustru Britta Helena H. förlorade med Nordstjärnan sin make och svåger, den 23.10.40 förlorade hon 3 bröder och sin far då Essie min sprängdes och 16.7.41 förlorade hon sin svägerska vid Westfarts förlisning. Hugos fader: sjökapten Olof Hansson, Donsö

KK Sb vol 163

Rapport

Avgick Simrishamn fre 29.9-44 destinerad till Donsö .Djupg F & A c:a 2,5 m Angjort Hälsingborg natten mellan lördag-söndag p.g av minrisken. 5ombv. Minsprägts kl 16.30 sön 1.10 W. Ledskär; öster om Nidingens fyr . Närmare kännedom om händelsen saknas.

Donsö 4.11.44
Johannes Hansson
Medredare

SJÖFÖRHÖR I GÖTEBORG 14.12.44 kl 13

Landsfiskalsrapport, Kungsbacka 31.10.44

Som svar på anhållan av Rådhusrätten i Göteborg om vissa upplysningar i ärendet återställes anhållan under meddelande att besättningen å HJVB M 363, vilken deltagit i spaningarna efter de förolyckade, i förtsa hand

NORDSTJÄRNAN 1.10.44

borde höras. Enligt vad jag inhämtat utgjordes besättningen å HJVB M363 av högbåtsman John Reinhold Nilsson, motorskötaren axel Henning Johanssen, och vpl 3294-17-43 Karl Anders Johansson, vilka fortfarande äro kvar ombord samt vpl 27-201-40 Gösta Johansson, Kempesvik ,Orrekläpp, vpl 2-215-40 Karl Skölde, Räng, Kunestorp, Höllviken, samt kocken vpl 3745-17-43 Dahlström ,6 komp. Karlskrona Örlogsstation. De 3 sistnämnda hava emellertid avmönstrat men torde kunna anträffas under ovan angivna adresser. - Enligt vad jag kunnat utröna har olyckan iakttagits från land av lantbrukare Ernst Karlsson ,Örmanäs 1, Ölmevalla Socken, Viske Landsfiskalsdistrikt, samt jur.kand. Stig Palmér i Kungsbacka. Dessa sistnämnda iakttagelser torde dock vara gjorda på ganska långt avstånd ,men torde olycksplatsen ,därest båda inkallas till sjöförhöret, ganska väl kunna utrönas, då vittnena gjort sina iakttagelser från olika ställen. HJVB M 363 är f.n. förlagd i Gottskär i Onsala socken. Några uppgifter om besättningen har härstädes icke stått att erhålla.

Kungsbacka distrikts Landsfiskalskontor
den 31.10.1944
Ragnar Danielsson.

POLISRAPPORT

Från Landsfiskalen i Askims Distrikt till Rådhusrätten.

Sedan KK förordnat sjöförhör med anledning av GG 274 Nordstjärnans av Donsö minsprängning vid Nidingens fyrplats 1.10.44 ,har Gtbg Rådhusrätt hos landsfiskalen i Askims Distrikt anhållit om undersökning för utrönande av fartygets position vid olyckstillfället, jämväl även vilka person er som kan lämna upplysningar för fastställande av omständigheterna kring fartygets förolyckande, får u-tecknad rapportera:

Skeppare Johannes Hansson, 8.8.01, Donsö:

Tillsammans med bröderna Harry samt Hugo och Hans Olof, vilka nu förolyckats ,vore han delägare i motorfiskebåten Nordstjärnan om 46 brton, byggt 1933 av ek/furu, med ett djupg av 2,54 meter. Fartyget befann sig vid tillfället på hemväg för utbyte av motorn mot en kraftigare ,och var i gott skick

Fiskare Harry Ankar Hansson ,16.4.20, Donsö;

Broder till de förolyckade Hugo och Hans Olof Hansson. Brodern Hugo hade lör 29.9.44 kl 19 ringt till hemmet från Hälsingborg som de angjort p.g av dåligt vädern. De räknade med att vara hemma i Don sö vid 19-tiden sön 1.10. Hugo Hansson ,som inte efter minfältets utläggande vid Nidingen passerat detsamma på nordgående, hade frågat Harry, hur bestämmelserna voro för passerandet av minfältet, därvid Harry uppgivit att bevakningsbåt vore stationerad i farvattnen intill minfältet och kunde detta lämna upplysningar om navigeringen genom fältet. Hugo hade då förklarat att han vid framkomsten till fältet skulle angöra bevakningsbåten för vidare föreskrifte

NORDSTJÄRNAN 1.10.44

Harry H. framhöll att brodern vid ankomsten till platsen skulle angöra bevakningsbåten men inte anträffat denna där ,varefterhan förirrat sig in i minfälet eller stött på en mina som drivit in i farleden under de föregående dagarnas stormiga väder. Harry hänvisat för ev vidare upplysningar till Valgot Wilhelmsson,En murare från Kälsö-Knippla som vid tillfället för Nordstjärnans förlisning haft beredskapstjänstgöring på patrullbåtenvid minfältet,på vilken Harry själv tjänstgjort i 3 månader sommare 1944då han varit inkallad.

Fyrvaktaren Karl Hillgren,14.12 86,Runsås,Onsala :Fyrvaktare vid Nidingens fryplats. Hade ön 1.10 stått på stranden vid fyrplatsen vid 16.20-tiden då han i OSO riktning från fyrplatsen på c:a 3′avstånd iakttog ett starkt sljussken, ett rökmoln och en hög vattenpelare .Efter ngr sekunder hade även knallen kommit ochhan hade förstått att det varit en minexplosion. Beroende på det relativt långa avståndet hade han emellertdi inte iakttagit något fartyg på olycksplatsen vare sig före eller efter explosionen. Ev. föremål på detta avstånd sammanfallit med konturerna av fastlandet. Vind & ström hade kommit från NNW ochhade vrakkgods diivit sydvart. Natten till måndag hade vinden dragit över på syd ochhade deå en del vrakgods kommit drivande förbi fyrplatsen ,bl.a ett tsycke av brädgången samt sönderspilttrade fisklådor mm. Bevakningsbåten,som brukar ligga norr om minfältet, hade vid olyckstillfället legat vid Malön och den hade omedelbart gått ut till olycksplatsen där endast funnits en oljefläck samt lillbåten med lölen i vädret,intrasslad i snurrevaden. Hillgren framhöll att fyrpersonalen vid ett flertal tillfällen iakttagit att fiskebåtar och motorseglare kommit att passera genom minerat vatten och att de, i likhetmed Nordstjärnan, inte kommit i kontakt med bevakningsbåten på minfältets södra sida. Något olyckstillbud hade vid dessa tillfällen- evad Hillgren erhållit kännedom om - icke inträffat.

Från lotsförman J.E.Nyström, i Varbergs Lotsdistrikt,hade telefonledes inhämtats att ,enligt av honom gjorda u-sökningar, skulle Nordstjärnan vid olyckstillfället haft en position av ungefär lat N 57 16′- Long.O 11 58′. En dtund före Nordstjärnan hade fiskebåten Nxxxx Frid och Sjöfågeln av Smögen passerat minfältet på nordgående. Huruvida dessa fartyg varit i kontakt med bevakningsbåten,xxx eller vilken kurs de hållit i förhållande till Nordstjärnan, har ej kunnat utrönas härstädes. Strax efter Nordstjärnan hade skonaren Ella av Skövde ,skeppare J.S.Gustavsson, passerat. Ej heller om detta fartygs kurs har upplsyningar härstädes stått att erhålla.

Från Donsö-Vrångö Enskilda Assuransförening samt SKN:s ombud,Skeppare Johannes Hansson, Grådal, Donsö, har inhämtats att Nordstjärnan var krigsförsäkrad för 53000 kr kasko, erdsakp för 2500 och effekter för 1500:-,sammanlagt 57000 kr.

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

Något ytterligare har icke stått att utröna i saken.

Erik Johasson

T.f.fjärdingsman

================================

Sakkunniga:Hamnkapten Sven Lundmar & kapten Per Wästgerd.

1) Anledningen till att Nordstjärnan icke före inlöpandet i mnfältet kom i förbindelse med marinens bevakningsbåt?

2) Olycksplatsens bestämmande i den mån detta kansek genom sammanställning av vittnenes iakttagelser?

För SKN advokat Mårten Henriques.

11 vittnen inkallats till sjöförhöret,varav 4 från HJVB 363 samt befh på minsveparen Styrbjörn, fänrik Olof Öbo.

Skeppare Johannes Hansson,Donsö: Omtalat att liken av Hugo Hansson, Ivar Nyfelt och Olof Höglund numera påträffats. Utom egen trål hade Nordstjärnan ombord haft 3 trålar tillhöriga andra fiskebåtar.

Hansson ingivit följande skrift till Rätten.

Underteckmad delägare i Nordstjärnan får härmed anföra följande rörande omstädnigheterna vid fartygets minsprängning:.

Våra bröder Hugo och Hans Olof,som förde befälet ombord, hade före avgången från Simrishamn 28.9 inhämtat noggranna uppgifter om de av CMDV utfärdade och 17.6.44 kungjorda meddelandena rörande bestämmelser för sjötrafiken inom svenska kustfarvatten. Då Hugo på kvällen 29.9 ringde hem till Donsö från Hälsingborg,som angjorts för natten, ochtalade med u-tecknad Harry Hansson. hade han klart för sig både erfordeliga kurser för inpasserandet i det minerade området,som positionen för det i Länskungörelserna angivna vaktfartyget. Endast ifråga om vid vilket läge kursen skulle läggas ostvart mot Odskären var han osäker.xxx Jag uppmanade honom:" Håll kussen ända upp till vaktfartyget,som anvisar vilken kurs ni därefter skall styra. "

Detta ansåg också Hugo vara säkrast och förklarade sig skola göra så.

Av vad vi senare 4rfarit från personer som vid olyckstillfället passerat leden före ,eller inpasserat efter Nordstjärnan, har följande med visshet kunnat konstateras: - Vaktfartyget fanns icke på i kungörelsen angiven plats Det låg vid tillfället till ankars innanför Norra Horta.Vaktfartygets besättning såg såväl Norfstjärnan som övriga före eller efter gående fartyg med kurs mot det minerade området utan att lämna ankarplatsen eller på annat sätt tillse att de höllo rätt kurs unden detsamma. Före Nordstjärnan inpasserade följande fartyg: Ett ångfartyg under lotsning av lotsförman J.E.Nyström , ett under lotsning av kronolotsen Oswald Karlsten,båda 7-8′ för om, motsvarande c:a en timmes gång: fiskefartyget Fri och fiskefartyget Sjöfågeln,c:a 3′ för om,motsvarande 25-30 minuters gång. Efter Nordstjärnan kom

<u>GG 274 NORDSTJÄRNAN</u> 1.10.44

kom motorseglaren Ella av Skövde, c:a 3', och motorseglaren Tidan,c:a 5' akter om . -Från de båda sistnämnda besättningarna,som hela tiden iakttog Nordstjärnan,ha vi fått full visshet om att Nordstjärnan gick <u>öster om 3-ballongspricken SW Södra Leskär</u>. Nordstjärnan inpasserade således i leden på rätt sätt. När de inte fick beräknade anvisningar från vaktfartyget om kursen öster om Ledskären har de antagligen följt de framför gående fartygens kurs då dessa syntes hålla klart för minerat område. Enär Fri och Sjöfågeln gingo W om Malö,är det troligt att Nordstjärnan hållit samma kurs med vad som därav följde. Dessa uppgifterstämma ganska väl överens medde iakttagelser om olycksplatsen som gjorts av fyrvaktare Hillgren på Nidingen Den av lotsförman Nyström,enligt polisrapporten ,beräknade positionen är däremot absolut felaktig. Slutligen vilja vi framhålla att mo Marinmyndigheterna utlägga minfält inom svenska kustvatten vilkas läge av militära skäl givetvis måste hållas hemliga,så måste de väl rimligen tillse att betryggande säkerhetstjänst uppehålles för skyddandet av den civila legitima kustsjöfarten. Risk måste ju alltid föreligga att fartyg genom felberäkningar,ström, vind eller väderleksförhållanden eller av annan anledning, oavsiktligt kangå in i minfälten. Det är väl till förekommande av detta, likaväl som för bevakningev av minfälten, som vaktfartygen utlagts.Ett är säkert? Hade vaktfartyget funnits på sin i kungörelsen angivna plats, eller om det vid Nordstjärnans ankomst lämnat sin ankarplats och givit besättningen de kursanvisningar förbi minerat område som dessa räknat med, då hade olyckan aldrig inträffat.

Donsö 14.12 44
Johannes Hansson
Harry Hansson

<u>Johannes Hansson</u>: Det hade varit Harry H. som fullgjort beredskapstjänst på vaktfartyget ifråga.

<u>Harry Hansson:</u> Tjänstgjort på en minsvepare som haft bevakningstjänst utan för Nidningen. Anvisningarom farled icke givits åt fartyg som hissat lotsflagg ,enär lotsarna kände vägen genom minfältet. Fiskebåtar och motorseglare som inte förde lotsflagg hade däremot fått kursanvisningar. Namn och hemort hade antecknats för all passerande fartyg.Fartyg,som synts sätta kurs rakt mon minfältet ,hade stoppats.Minsveparen,vars bevakningsperiod omfattat 2 dygn i taget,hade legat ute dag och natt utom vid särskilt hårt väder,dåfartyget lagt sig i lä bakom Norra Horta. Detta hade bara skett 2 ggr under Hanssons tjänstgöringstid. Minsveparen haft sin plats mellan Norra Horta och em ballongprick någon distansminut [illegible] W därom.

<u>Fyrvaktare K.Hillgren,Onsala</u>: Explosionen enligt hans uppfattning ägt rum i minfältet. Avståndet tll Malö från den plats där H. stått vid tillfället varit c:a 5'. Vinden var 7-8 sek.meter.Minns ej vindritningen. Bevaknings-

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

båten som var stationerdd vid Malö brukade mestadels uppehålla sig vid Nidingen. Först c:a en timme efter olyckan hann bevakningsbåten fram till olycksplatsen. Vädret så disigt att H. inte kunnat se den andra bevaknigsbåtem som brukade ligga i närheten av Hörtorna.

Lotsförman J.E.Nyström, Varberg: Vid olyckstillfället uppehållit sig i närheten av Kungens fyr,c:a 10-12′ från olycksplatsen. Nyströms positionsuppgigt grundat sig på uppgifter från lotsarna på Vrångö och ej på egna iakttagelser. Positionsuppgiften överensstämde med Nyströms egen u-pfattning om var olyckan skett.Ett vaktfartyg brukade ligga W om Norra Horta och ett annat i närheten av Nidingen.

Lantbrukare Ernst Karlsson, Örmanäs, 42 år: Hans hus beläget c:a 600 meter från Näsbokroks sydligaste del .Från förstugan på e.m 1.10 hört en kraftig smäll och sett ett rökmoln stiga upp överhavet i SW riktning. Kan ej angiva avståndet. Under fiske några dagar senare funnit vrakdelar av en fiskebåt.

Jur.Kan. Stig Palmér,Kungsbacka,40 år: Varit på väg till bukten närmast söder om Brämö Udde,som ligger närmast söder om Stegla Udde på ostsidan av Onsalahalvön. Då han kastat en blicköver sjön fått se ett hastigt uppväxnade rökmoln ungefär i linje mellan Fjordskär och Holmsunds Udde. Molnet hållit sig kvar i luften någon minut. Kort efterdethan sett rökmolnet kom en knall.Kl var då 16.30.Molnet var synligt mellan Holmsunds Udde och Fjordskär,något närmare udden än skäret. Senade på kvällen av besättningen på en vedettbåt fått veta att Nordstjärnan minsprängts på em

Fänrik C.E.Eriksson, 38 år: Sedan april -44 befhpå Hjvb 363. Hans uppgift som befh var att tillse att fartyg ej närmade sig Nidingen norrifrån och söterifrån på grund av minfaran. Vakttjänsten söder om Nidingen sköttes av en minsvepare vars instruktioner han ej kände till. Den 1.10 hade styrmannen Nilsson fört befälet på Hjvb 363. Från Malö hade båten utsikt över sitt vevakningsomrdåe. Söder om Nidingen sveptes neutralitetsleden en gång i veckan .Den för fiskefartyg avsedda leden sveptes inte ,enär havsbottnem på detta ställe vore stenig och farleden dessutom smal.

Styrman John Reinhold Nilsson, 34 år: Sedan 11.1.44 styrman på HJBB 363. Bevakningsområdet sträckte sig mellan Malö och Nidingen och ett stycke norr därom. Söderifrån kommande fartyg hade han ej att ta befattning med. Bevakningstid kl 08 till solnedgången. Hög sjö rått den 1.10. Därför hade HJVB 363 kl 09-16.30 legat för ankar i lä,österom Malö . Besättningsmän från land haft utkik över bevakningsområdet. Söderut var sikten fri. Vinden 7-8 sekundmeter. HJVB 363 en fiskebåt, c:a 60′ lång över stäv. Omkring 16.25 hade Nilsson sett rök stiga upp över vattnet och strax därefter hört en dov smäll. 363 genast lättat ankar och gått mot olycksplatsen.Efter 20 minuters färd kommit i närheten och då satt ut en båt

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

som efter 30 minuters rodd nått fram till den förmenta olycksplatsen. Där påträffades en livbåt, en livboj med namnet Nordstjärnan, en gummistövlel . Kring platsen hade vrakgods flutit bort med strömmen ,men livbåten hade legat stilla och männen i roddbåten hade inte vågat röra den eftersom den kunde haft någon förbindelse med någon minaanordning.C:a 10 minuter efter det Hjvb 363 stannat,passerade 3-skonerten Ella av Skövde vars befh omtalat för Nilsson att han sett minexplosionen. I närheten av den plats där HJVB 363 stannet hade befunnit sig en ballongprick med kvadrat under.Pricken vore belägen c:a 3½' OSO Nidingen. ((Obs. felaktigt! Kvadraten sitter över 4' Österom Nidningen)

Karl Anders Johansson, vpl 3294-17-43, sedan 28.8.44 inmönstrad på HJVB 363.Bevakningen norr om Nidingen ombesörjts av fyra hjälpvedettbåtar som tjänstgjort vardera ett dygn i taget. 363 från morgonen fram till fram på eftermiddagen 1.10 legat för ankar Ö. Malö. Från 363 hade man haft utsikt över större delen av bevakningsområdet.Johansson fått veta av andra ombord att en mina exploderat ,då sett mot minfältetoch sett rök där. Efter explosionen hade 363 i st.f att gå till sin bas vid Gottskär,begivit sig till en 2-ballongprick i närheten av olycksplatsen varifrån en roddbåt sänts ut till den förmenta olycksplatsen.Vet inte hur länge Hjvb 363 låg där mendet var mörkt då den kom in till Gottskärs hamn för att ligga där över natten. De som gick ut i roddbåten var vpl Karl Skölde,Gösta Johansson och Dahlström. Vet ej deras förnamn.

Axel Henning Johansson, Motorskötare, 28 år, civilanställd på Hjvb 363 sedan den 11.7.44. Legat för ankar öst Målö 1.10. C:a 16.20 sett en rökpelare hastigt stiga upp och hört en dov smäll.Styrman Nilsson givit order om att lätta ankar.Efter 20 minuters färd stannat vid en 2-ballongprick som är utsatt 3-4' OtS Nidingen och 3 man sänts i roddbåt för att söka upp olycksplatsen.Roddbåten återkom efter 2 timmar medförande en trasig livboj som innehöll en del av bokstäverna i namnet Nordstjärnan.

Fänrik Olof Öbo, 37 år, sedan 22.1.44 befh å minsveparen Styrbjörn som sedan 11 juni -44 fullgjort vakktjänst syd Nidingen med uppgift att se till lotspliktiga fartyg hade lots ombord då de kom söderifrån medan andra fartyg skulle anvisas farled genom minfältet söder om Nidingen. Styrbjörn låg den 1.10 ute på vakttjänst. Bevakningsområdet utgjordes av vattnet kring Norra och Södra Horta samt vattnen intill 3' W nämnda öar. Styrbjörn låg e.m 1.10 för ankar mellan 2 de två öarna,då Öbo observerade Nordstjärnan komma upp något SW Klåback,hållande parallell kurs med den utanför 3-milsgränsen gående farleden för den tyska trafiken. Kan ej bedöma Nordstjärnans avstånd från Klåback, men ännu när Nordstjärnan be-

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

funnit sig något norr om Styrbjörn hade hon bibehållit samma kurs. Var då c:a 5′ från Styrbjörn. Varit tydligt för Öbo att Nordstjärnan inte ämnade söka sig in söder om Nidingen ,varför han senare inte närmare följt Nordstjärnans färd. Nordstjärnan befunnit sig tvärs akter om Styrbjörn c:a kl 15.30. Öbo strax efter kl 16 fått se att Nordstjärnan ändrat kurs och nu visade hela STB-sidan mot Styrbjörn. Hade då trott att hon redan kommit klart för minfältet och gick in norr om Nidingen. En stund senare hört en smäll somhan trott härröra från någon lv-kanon.Inte lagt märke till någon rök. Nordstjärnan hade inte vid något tillfälle passerat genom Styrbjörns bevakningsomrdåe.Samma e.m hade Öbo fått se 3sk Ella av Skövde komma upp närheten av Klåback.Hon höll en helt annan kurs än Nordstjrärnan och passerade Styrbjörn på c:a 1′avstånd. Eftersom Ella haft rätt kurs hade Öbo saknat anledning att lämna befh anvisningar om farled. En stund efter Ella hade ytterligare tt fartyg passerat Styrbjörn på samma kurs som Ella och passerat på c:a 1′avstånd. Då även hon höll rätt kurs hade Öbo inte heller nu lämnat befh någon anvisning om farled.

Harry Hansson: Den2.10 träffat befh på Ssk Tidan av Lidköping som var den båt som passerat olycksplatsen närmast efter Ella. Tidans befh sagt att han sett explosionröken stiga upp över riggen på Ella som då gick c:a 2′ för om Tidan. Hansson hört uppgivas att Tidan ämnag gå innanför Ledskär,under det att Ella uppgives ha passerat utanför Ledskär helt näta olycksplatsen.

Fänrik Öbo: I Länsstyrelsens Allmänna Kungörelse nr 124 A -1944 funnes visserligen angiven den plats där Styrbjörn skulle ligga u. sin bevaknigstjänst .Emellertid visat sig att detpå denna plats varit svårt att komma i kontakt med passerande fartyg ,varför Styrbjön istället brukat ligga närmare Södra & Norra Horta där trafiken brukade gå fram. Enligt gällande instruktioner hade han haft rätt att uppehålla sig på den plats där Styrbjörn legat 1.10. Endast 6 båtar denna dag passerat ankarplatsen på nordgående. CMDV hade låtit skriftlit u-rätta fiskarna på västkusten om de farleder som vore tillåtna. Öbo utgått ifrån att de båtar som höll rätt kurs kände till den tillåtna farleden genom minfältet.

KK memorial 30.12.44

Orsak: Oförskitighet och i viss mån försumlighet från såväl Nordstjärnans som Styrbjörns befälhavare. CM har med anledning av gjorde mineringar å Västkusten - se UFS nr 25 -1944 - bl.a förordnat följande:

1) För underlättande av den svenska neutralitetsvaktens verksamhet,har det område inom vilket minor utlagts,vid Rikets västra kust mellan lat N 57 15′- Lat N 58 25′ (kommunikė från CM 11.4.40) utsträckts att omfatta jämväl yttre svensk territorialvatten mellan ovan nämnda latituder."

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

2) "på grund härav upphäves bestämmelserna i ovan nämnda kommuniké "

3) För befarande av det minerade området gäller följande:

a) Sjöfarten varnas för att navigeram inom det minerade området på annat sätt än vad nedan föreskrives.

b) För befarande av det minerade området fordras särskilt tillstånd.Sådan tillståndssökning sker hos MD-chefen i Göteborg.

c) Inlöpande i det minerade området kan ske endast under dager och vid endera av nedanstående platser,där bevakningsfartyt är förlagt och där närmare föreskrifter rörande den fortsatta färden lämas. Dessa platser äro: 57 13′N -12.00′0 (SO om Nidingen) och 28 28′N,11 10′0 (NNW om Skägga kummel) Kronolots tillika minlots skall tagas vid Varberg resp N.om Hälsö eller vid Väderöarna.

D) Vid färd inom det minerade området skall kronlots tillika minlots anlitas. Endast av lotsen anvisade leder få användas.

e) Närmare upplsyningar ang. för fiske och lokal trafik farliga områden och leder lämnas ortsbefolkningen genom försorg av CMDK,M.M. 1328, 2. För fartyg ,icke överstigande 50 nettoton,gälla utfärdade länskungörel ser med följande inskränkningar. Följande farvatten är avstängt för all slags sjötrafik. A. Farvattnet W om en linje genom följande punkter från lat 57 15 N, long 12 03,0′- Södra Ledskär-Norra Ledskär-Malö fyr-Hallands Svartskär......

"Sjöfarande varnas för att befara det enligt ovan avstängda området."

Av vad som ovan anförts framgår att Nordstjärnans befh antiggenbort hava tagit lots ombord utanför Varberg eller också införskaffat nödiga upplysningar från bevakningsfartyget om den farled som varit tillåten för fiskebåtar. Visserligen hade befh ej någon skyldighet att ombord medföra ovan citerade publikation,men låg det i hans eget intrssse att göra sig u-rättad rörande det minfält som redan vid tiden för olyckan legat utlagt i närmare 4 månader. - Det synes mig även förefalla tvivelaktigt om delägarnas i Nordstjärnan gjorda uttalanden att skepparen skulle före avgången från Simrishamn hava införskaffat noggranna uppgifter om de av CMDV utfärdade och av därvarande länssstyrelser i Allmänna Kungörelser 17.6.44 meddelade bestämmelser för sjötrafiken kan hålla streck. Skepparen skalle i så fall ej ha behövt telefonledes höra sig för hos medredarna dagen efter det hans fartyg lämnat avgångshamnen, och dessa hade då i sin tur icke känt sig nödsakade att tillråda brodern " att söka upp den bevakningsbåt som låge i närheten av och väster om Norra Horta".Ej heller var rådet:" Håll kursen ända upp till vaktfartyget,som anvisar vilken kurs ni därefter skall styra" särdeles lämpligt,om vaktfartyget ej legat på sin enligt kungörelsen angivna plats.

Forts

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

Vad slutligen Styrbjörns befh beträffar ,synes denne hava tagit väl lättvindigt på sin uppgift att bl.a varna de fartyg som utan lots närmade sig minfältet söderifrån. Vid tidenför olyckan låg Styrbjörn uppankrad mellan öarna Norra Horta och Södra Horta och således minst 3 nautiska mil från sin officiella station. Visserligen säger sig befh haft rätt att enligt gällande instruktioner uppehålla sig på den plats där fartyget legat,men han hade samtidigt order om att beträffande icke lotspliktiga fartyg anvisa för trafik tillåten farled genom minfältet S.Nidingen. Denna Order blev ej efterlevd,vilket är avgjort klandervärt. Detligger även i öppen dag att de uppgifter som lämnats av befh vid sjöförhöret rörande Nordstjärnans olika kurser vid passerandet av Styrbjörn icke kunnat hava varit med verkligheten överensstämmande. Sålunda vore det en ren omöjlighet för Nordstjärnan att på 5′avstådn passera vaktfartygets ankarplats och "styrande parallell kurs med den utanför 3-milsgränsen gående farleden för den tyska trafiken" på c:a 35 tidsminuter (mellan kl 15.30 och strax efter kl 16) hinna väster och norr om Nidingen.Med den fart som fiskebåten kunde prestera hade det tagit mer än dubbla denna tid för att den vägen gå klar minfältet.För den händelse man då kunniat iakttaga Nordstjärnan från Styrbjörns ankarplats,vilket är ytterst tvivelaktigt,varför kunde man då icke se rökenfrån själva minsprängningen ,utan endasthöra smällen? Avståndet mellan olycksplatsen och ankarplatsen utgjorde knappa 6 nautiska mil = distansminuter,under det att enbart distansen till Nidingen är över 8′.

Särskilda anmärkningar:

U. förutsättning att man sammanställer fyrvaktaren Hillgrenss, jur.kand Palmérs och lantbrukare Karlssons iakttagelser,vilka lämnats under edlig förpliktelse, synes, som tidiage angivits, platsen för Nordstjärnans förolyckande hava legat c:a 3½ ′OSO Nidingen.

Ex officio

Bo Bergström

Väderleksuppgifter från Varberg den 1.10.44, meddelade av SMHI till KK på begäran 20.1.45:

Temp +9- 11° C. Vind: Kl 08 WSW 5 Beaufort
Kl 14 SSW 4 -"-
Kl 19 SW 3 -"-

0.3 mm regn mellan 15.20 och 16.20 samt mellan 18.10 och 18.30.

Molnighet och sikt: Kl 14 7:50, kl 19 9:20 (Första talet anger molninghet i 10-delar av himlen,andra talet anger synvidd i KM.

================

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

Brev till SKN från advokat Mårten Henriques, Gtbg 15.12.44.

I brevet referera Henriques sjöförhöret i stora drag. Om Styrbjörn, vars uppgift det varit att bevaka söderifrån kommande fartyg, skriver han:

" Sistnämnda minsvepare skulle enligt utfärdad kungörelse ligga några distansminuter från land. Enligt fänrikens uppgift hade det emellertid visat sig opraktiskt att ligga därute, enär det stora flertalet fartyg följde kusten. Ett förslag hade därför gjorts och godkänts av såväl VMD som Chefen för Kustflottan i detta område därom , att fartyget icke skulle behöva uppehålla sig på den i kungörelsen angivna platsen. Den 1.10 hade fartyget legat till ankars mellan öarna Södra och Norra Horta. Från minsveparen hade man iakttagit Nordstjärnan kommande söderifrån. Nordstjärnan höll en så västlig kurs att man utgick ifrån att den skulle gå utanför Nidingen samt därigenom även utanför minerat område. Man vände till följd därav sitt intresse från Nordstjärnans färd. Av en händelse hade fänriken sedermera iakttagit ett fartyg på ostlig kurs, vilket han trodde befann sig norr om Nidingen, men som han sedermera förstod var Nordstjärnan som seglat rätt in i minfältet. Då Nordstjärnan hade passerat i höjd med Horta hade den varit så långt västerut att den varit utanför minsveparens bevakningsområde - så långt västerut fick minsveparen icke gå. Man hade utgått ifrån att Nordstjärnan icke tänkte gå söder om Nidingen. Från Nordstjernan hade den camouflerade minsveparen möjligen varit svår att iakttaga där den låg nära land. Förutom dessa uppgifter som befh å minsveparen lämnade, framkom inte mycket nytt utöver vad de ingivna handlingarna redan innehöll."

Assurans

SKN ex Gratia utbetalat 500:- kr per man till änkor och anhöriga för effekter = 2500:-

Elof W.Hedberg, Fyrverkaregatan 11, Gtbg, skrev 2.1.45 till SKN att han har hand om dödsboutredningen efter Hugo & Hans Olof Hansson och att fiskaren Erik Larsson, Biskopshagen, Väröbacka, den 2.10.44 ilandförde Nordstjärnans svårt skadade livbåt och en silltrål av obetydligt värde. SKN svarade 13.1.45 att Nämnden överlåter åt sterbhuset att förfara som för sterbhuset kan vara förmånligast med livbåten och trålen.

På Nordstjärnan fanns även en trål tillhörig GG 59 Crosby av XXXX Donsö och GG 467 Nautic av Donsö som skulle till Gtbg för ändring. Trålarna var värda 930 kr. SKN ersatte 29.9.44 ägarna med totalt 620 kr.

SKN 10.3.45 till Olof Hansson, Donsö utbetalat 57500:- och den 22.3 ytterligare 1000:- för effekter.

==========

GG 274 NORDSTJÄRNAN 1.10.44

Fiskare Lars Fagher, delägare i Gunhild, berättar 1984:

Vi hade fiskat i Nordsjön tillsammans med Nordstjärnan. Ägarna till Nordstjärnan hade bestämt sig för att göra ett avbrott i fisket för att in-~~staller~~ installera en nyinköpt 130 hkr Skandiamotor. Det var därför de var på hemväg den dagen. Vi väntade dem hem till Donsö på kvällen 1.10. Vid 16.30-tiden hördes här på Donsö en minexplosion. Det var gudstjänst i missionskyrkan kl 17 och det var en hel del folk ute på vägarna på väg dit som hörde knallen. Då inte Nordstjärnan kom började man undra. Och vad som hänt fick vi besked om från de militära myndigheterna. På en Hjvb hade man sett en fiskebåt stprångas och av vrakresterna kunnat sluta sig till vilken båt detvarit. Av de förolyckade återfanns tre. Det var Hugo Hansson, Ivar Nyfeldt och Kaleb Höglund som nu vilar på Donsö kyrkogård.

Historik Eget

Motorfiskebåt på 46 brton byggd 1933 i Skredsvik av ek/furu. 100 hkr motor L.17,3 B 6 Huvudredare Hugo Hansson på Donsö som hösten 1941 inköpt Nordstjärnan från Carl Smitts Fond AB (Otto Schultz, Sthlm) i Vaxholm - en fond till främjande av havsfisket. Hansson hade 16.7.41 förlorat 3-skonerten Westfart som hans fader låtit bygga och som sjösatts på faderns 60-årsdag. Vid Westfarts förlisning omkom Hanssons syster och en finsk kockjungman. - Nordstjärnan hade inköpts till Vaxholm i mars 1939 från skeppare K.Albinsson på Fotö för vilken hon byggts 1933.

HJVB 356 CONDOR 12.10.44

SPRÄNGD VID MINDESARMERING UTANFÖR MALMÖN - EN ÖVERLEVANDE AV 9 OMBORD?

Sammanfattning

Kl 11.35 tors 12.10.44, då Condor tillsammans med Hjvb 352 Venus höll på att föra upp en snärjd hornmina på grunt vatten vid Brandskären, 2′SW Malmön 3′NW Lysekil i samband med kontrollsvepning för att trygga fiskebåtarnas säkerhet, försvann Hjvb 356 Condor utan förvarning i ett fruktansvärt sprängmoln då minan exploderade. Vattnet var här endast 100 meter brett och nära intill Condor befann sig Hjvb 352 som justsatt över furir Hedberg på Condor för att han skulle ta emot trossarna om det skulle bli nödvändigt att 352 kom upp långsides och förtöjde för att hjälpa till. Hjvb 352 gled ifrån Condor för att ankar och var två båtlängder från Condor då en dov explosion hördes och Condor omvärvdes av rök och vatten.Explsoionen skakade husen på Malmön. Splitter föll över Hjvb 352 och en man träffades över ena armen av en planka men dkadades inte. När röken skingrats och vattenmassorna fallit ner skymtade Condors förskepp innan det sjönk,omflutet av vrakspillror. Hjvb 352 Venus jolle hade vält i svallvågorna och slitit sig men från en tredje Hjvb i närheten sattes snabbt en roddbåt ut och rodde mot platsen där Condor försvunnit. Man såg en man med blod strömmande över ansiktet sjunka livlös i djupet innan man nått fram till honom.Ende överlevade av 9 man var Vpl kocken 159-207-32 Yngve Hedlund från Västra Frölunda som halvt medvetslös klängde fast vid ett maststag alleles i ytan. Han hade dragits med ner inne i skanskappen men lyckats ta sig ut då trycket släppte och simmat upp till ytan. Bland spillrorna flöt även Vpl Josefsson död med uppriven rygg. Hedlund, i det civila byggmästare, berättade att han lagtsig på sin koj i förskansen i väntan på skaffningstid och hade legat en stund då båten tycktes få ett jätteslag som kastade den uppåt.Innan han fattat att det var en explosion hade han instinktivt rusat fram till lejdaren för att komma upp på däck,men i samma sekund han nådde lejdaren kom vattnet nedforsande genom skanskappen som ett vattenfall och han kastades tillbaka av trycket men hade sinnesnärvaro attinte släppa ledstången.Hade han gjort det skulle han spolats tillbaka och aldrig hittat ut mer. Nu höll han sig krampaktigt i ledstången tills trycket minskat - han var hela tiden under vatten- då han simmade upp genom kappen och kom till ytan där han fick tag i ett maststag som stack upp i ytläge. Det hela hade gått så fort att han först sedan han räddats fick klart för sig att Condor minsprängts och att alla 8 kamraterna var döda. Han fick torra kläder ombord på Venus ochhett kaffe och repade sig snabbt. Han reste på fre morgon 13.10 hem till Västra Frölunda på långpermission. - Massor av splittrat trävirke flöt iland på Brandskären och omkringliggande kobbar och bl.a hittades en hel del av de ombordvarandes privatbrev, skattsedlar ochransoneringskort samt kläder o.a - MVD:s spe-

HJVB 356 CONDOR. 12.10.44



Fänrik Gösta Lars Arvidsson & motorskötare Karl Olof Håkansson

---

ciella bärgningsfartyg med dykarklocka, ex Isbrytaren II, kom till platsen fre 13.10 och under dagen fann dykarna under olika nedstigningar tre lik: furirerna Hedberg och Land och vpl Thorvaldsson. Condors förskepp låg med STB slagsida på dybotten på 20 meters djup och akterskeppet fram till winschen var totalt bortsprängt. I en stor radie runt vraket låg rester utspridda på botten.2 av de döda hängde på STB-sidan med benen insnärjda i wirar och på däck låg en av furirerna med inslaget ansikte. Sikten på botten var knappt

HJVB 356 CONDOR 12.10.44

en meter. Resterna av Condor drogs den 20.10 upp på strandkanten för undersökning av militär expertis. Förskeppet såldes sedan för 75 kr till Victor Börjesson på Kornö. - Den30.10 återfanns liket av fartygschefen fänrik Arvidsson men vpl Karl Evert Karlsson återfanns aldrig. Condor. avfördes f.ö först 1953 ur fartygsredgistret. Fram till 1.7.44 hade Marinen oskadliggjort 2966 minor och 250 sprängbojar .

Condors besättning

† Fc fänrik Gösta Lars Erik Arvidsson, Gåsö, Grundsund, 34 år
† Furir 100-28-41 Bengt Olof Armand Land,Mölndal, 23år.
† Furir 25-202-40 Knut Lennart Hedberg, Gravarne , 24 år (Han tillhörde HJVB 354 Venus och hade strax före explosionen gått över till Condor för att hjälpa till.)
† Vpl Erik Gustav Birger Nilsson,Malmö ,39 år
Vpl Torsten Erik Wilhelm Josefsson, Morlanda, 35 år
† Vpl Karl Evert Karlsson, Långedrag, 21 år
† 2e Kl sjöman 4100-17-43 Hans Hugo Wilhelm Thorvaldsson, Grebbestad, 21 år
Vpl kocken 159-207-32 Yngve Hedlund, Västra Frölunda (Byggmästare)
† Motorskötare Karl Olof Håkansson, Kalvsund, 34 år

En av de ordinarie på Condor var på sjukpermission .

Historik

Motorfiskebåt,sedan mars 1940 rekvirerad av marinen som hjälpvedettbåt. Ex GG 178 Condor. 55 brton byggd 1931 i Hälleviksstrand av ek och furu. 100 hkr motor. L.18,2 B. 6 Tillhörig ett partrederi i Hönö Röd med Albert Leonard Emanuel Karlsson som huvudredare sedan leveransaen juli 1931. Bestyckade med en 20 mm LV-AKA och en kulspruta.
En minnesgudstjänst ägde rum i Johanneskyrkan i Göteborg.

Ej uppföljd på Krigsarkivet.

DISA 16.10.44

I NÄRHETEN AV BORTCENSURERAD BOMBEXPLOSION ÖVER SOUTHEND I THEMSENMYNNINGEN

Journal

(Engelsk tidsbefraktning 15.8-14.11.44)

Sön 15.10.44 kl 08 avgått u. lots ledning frmn West Thurrock,London,destinerad till Glasgow. Djupg F 17′- A 18′09″ . Kl 09.15 skiftat lots vid vid Gravesend,fortsatt resan nedför floden. Kl 11.35 ankrat upp vid Southend på anvisad plats.

Mnå 16.10 kl 05 märktes en kraftig explosion över fartyget.Samtidigt hördes flyglarmssirener från land. Vid eftersyn visade det sig att ett metallstycke trängt igenom en däcksplanka på båtdäckets STB-sida. Ett c:a 2″ hål med avflisningar på undersidan. Lättat ankar 06.10 och fortsatt resan .Den friska SW brisen ökat till storm med kraftiga regnbyar och svår sjö med mycket överspolning.

Tots 17.10 kl 16 tog fartyget en kraftig sjö över lucka 4 varvid toppresenningen revs upp i hela sin längd. Efter kursändring 16.20 bättrade sig vädret.Ankrat 17.30 på St.Helens Road.Skiftat ny presenning på lucka 4.

Ons 18.10 kl 10.40 lättat ankar. Kl 14 ankrat på Yarmouth redd.

Onss25.10 till ankars å Gourocks redd.Fått lots ombord 06, lättat och fortsatt uppför floden. Under manöver genom hamninloppet till Rothesay Dock skar fartyget över åt STB och kolliderade med kajen så att en buckla uppstod i STB låring. Kl 09 förtöjda längs kaj i Rothesay Dock.

H.Lund 1e styrman Olof A.Olsson 2e styrman ss Disa 28.10.44 Per Östman Befh

(Insänt till SKN av redAB Disa,Sthlm 20.11 44)

Survey Report

Wm Wilson besiktigat i Rothesay,Glasgow den 26.10.44
" A shell splinter has pierced the teak wood deck planks on STB side of boat deck,making a hole about 2″diameter."
The repairs have been deferred

SKN EIII vol 377 Censurerat journalutdrag

Disa återkommer i file 377 på SKN innehållande besiktningsinstrument och ett av censureb helt sönderklippt journalutdrag med fotnoten :
" Vad som hände vid ankringen i Southend har ej fått journalföras men i besiktningsinstrumentettalas om " en bombexplosion"."

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger 5.2.46 besiktigat Disas krigsskador vid Öresundsvarvet i Landskrona. Konstaterat mycket stora botten- & bordläggningsskador och omfattande däcks- & maskinskador,synbarligen uppkomna vid bombexplosioner

DISA 16.10.44

och sjunkbombsfällningar. Skador i tankarna, i rummen,på läns -& rörledningar, bottencement mmvilka skador utan tvivel uppkommit vid bombexplosioner. Befh ansett att de största skadorna uppstått vid den bombexplosion fartyget var utsatt för 16.10 .44 i Southend. Fartyget utsatts för krigsoperatiober av olika slag i engelsk tidsbfraktning 1940-45 vilka dock inte blivit journalförda på grund av förbud från de engelska marinmyndigheterna. Ingen svårighet att skilja skadorna som uppstått vid bombexlosioner o.dyl från civilskadorna.

Reparation av alla krigsskadorna kostat 122.197:- kr

Bordläggningen: 43 plåtar riktas,9 förnyas ,148 sidospant riktas liksom 5 bottenstockar 442 lösa naglar i bottenstockar och sidovägare samt 120 st i centerkölen förnyas. 208 fack garneringscement förnyas. Tanktak, luf & pejlrör repareras.

Båtdäck: 770 löpmeter däck drives & beckas,ny fallrepstrappa,STB aktre dävert riktas,landsgången repareras.

Kommandobryggan: 330 löpmeter döck drives, ny duk på navigationshustaket mm

För-& akterdäck: 6 stormportar förnyas.

Poopdäck: 700 löpmeter däck drives,barriären riktas mm

STB livbåt: Förnyas (förstöd i hårt väder)

Kabyssen: 2 halvdörrar riktas, övre dörrhalvan BB förnyas.

Befh badrum: Nytt tvättställ.

Ventilglas: 15 spräckta glas på skilda ställen förnyas.

Skador på maskiner,roder,propeller etc etc.

Disa låg vid Öresundsvarvet 2.2 - 23.6.46 och reparerade för totalt 775807 kr.

Assurans

SKN 20.11.46 till SÅAF förä Dispache 2080:-

SKN 21.2.48 till SÅAF 18447:21.

I rött på pärmen vol 323: "War Risks Office reassurans 30.11.49 enligt uppgörelse 14.10.49 betalat 4500 kr.

Historik Eget

ss Disa (Ex Solvaer) var systerfartyg till Bur (Ex Risvaer) = se 1.8.43 Byggdes 1919 i Shanghai för ett Bergenrederi och inköpt 1922 av Brodinrederierna i Stockholm. Av Fredrikstadstyp med mast på back och poop och ett par bompålar på för-resp akterkant midskepps.Bombad i konvoj HG 53 den 9.2.41 (Se detta datum) I juni 46 såldes Disa till red AB Tobis i Trelleborg för 1.550.000 kr och blev Agneta Christensen.Såldes i okt 1950 till red AB Eystrasalt i Västervik fick 530.000 kr och fick namnet Fenja.I juni 1955 såldes Fenja för 750.000 till Werkebäcks Ångf AB I Verkebäck och omdöptes nu till Manfred. Efter ett år uppläggning ut-

DISA 16.10.44

gick hon ur handelsflottan,såld febr 1960 jämte P.L.Påhlsson till Compania Maritima Astra SA i Panama, ett estländsk bolag, och fick namnet Anne. Den 1.4.60 avgick Anne från Hälsingborg till Newcastel o/Tyne för lastning. Det fanns även ett tredje systerfartyg,Marita, byggt 1919 i Shanghai. Hon tillhörde 1919-54 Brusgaards rederi i Drammen, den stabilaste i trion med bara en ägare.Som den första av de tre gick hon till nedskrotning i Tyskland 1954.

(Bombad 9.2.42 i HG 53)

Kan ha varit en V2-explosion

Den 11.10.44 kl 06.50 föll en V2-raket ner i Southend. Även explosionen den 16.10 torde ha varit relaterad till V2-offensiven mot Sydengland. 95 V:2or föll över engelska sydkusten, huvudsakligeni Londonområdet i okt 1944, medan över 400 förstördes på vägen av jaktplan xxx.

GG 16 CONCORD 16.10.44

HALIFAX-ATTACK MED 20 mm AKA MOT ÅNGTRÅLARE 18' N.HIRTSHALS - TVÅ SÅRADE.

Sammanfattning.

Utan minsta förvarning angreps Concord kl 19.15 mån 16.10.44 under trålning i grov sjö & regndis 18' N. Hirtshals fyr, långt ifrån förbjudet område, med våldsam eld från 20 mm:s automatkanoner ock kulsprutor av 2 akterifrån på BB sida på låg höjd med frånslaga motorer kommande bombplan som flög över trålaren. 69-årige styrmannen Oscar Hasselgren, Gtbg och 61-åriga rorgängaren Albin Samuelsson, Kyrkesund, som båda befann sig i styrhytten, hann inte kasta sig ner eller på annat sätt ta skydd. Styrhytten sållades av kulhål, glassplitter yrde omkring från fönstren, Hasselgren fick en kula i ena vaden, ett köttsår i huvudet och kontusioner med smärtor i ryggen och sidan, medan Samuelsson undkom med skärsår. Befh Johannes Nilsson, Gtbg hade just hört på TT och väderleksrapporten i sin radio och läste en tidning i sinhytt då det brakade löst över huvudet på honom och kulor ven genom hytten. Samtidigt träffades ett ångrör och trålarens akterskepp omvärvdes av ett tätt ångmoln. Då han rusade upp på däck såg han 2 stora grå bombplan försvinna i NW-lig riktning. Inget motorbuller hade hörts. Nilsson beordrade folket i livbåten men dess taljor var avskjutna och båten kunde inte svängas ut. 5 man under säckhade inte skadats. En projektil som slog in genom STB-skottet i befh hytt hade strukit tätt över hinom och gått ut genom BB-skottet. Skrot och tändrör till 20 mm pansarbrytande granater anträffades ombord. Värst illa åtgången var styrhytten men det fanns skotthål överallt i maskinkappen, skorstenen, livbåten, i rigg och master och vatten strömmade in genom ett hål 25 cm över vattenlinjen. De sårade förbundos, ~~läckan tätades~~, ångröret ~~kappades~~ avstängdes ~~ihop~~ och sedan trålen kapats sökte Concord assistans från ångtrålaren Skagen i närheten. I den höga sjön kunde inte bogserkabel fås över men Skagen avbröt sitt fiske och assisterade Concord under den 17 timmar långa färden mot Göteborg dit man kom tis morgon 17.10. De sårade fördes till ~~Möndals lasarett~~ Sahlgrenska sjukhuset där Hasselgren kvarlåg ännu 2.11 då sjöförklaringen hölls. Concord kom 18.10 till Lindholmens varv och dockades. Först den 9.12 var reparationerna klara. - Planens nationalitet förblev okänd. Upphittade splitter kunde inte identifieras som tyska av Marinförvaltningens vapenavdelning. Först ~~xxxxx~~ sedan R.A.F.Coastal Commands War Record 1939-45 blivit offentligt decennier efterkriget kunde det dokumenteras att de angripande planen var Halifaxbombare ur Coastal Commands group No 18, squadron 58, vilka till sin bas rapporterat Concord sänkt i Skagerack den 16.10.44

KK Sb vol 42

Crew list

Befh Johannes Sigfrid Nilsson, Svanebäcksgatan 4, Gtbg, 23.2.87 (Sedan 1941)

Forts

GG 16 CONCORD 16.10.44

Forts crew list

Styrman Oscar Hasselgren, Nordhemsgatan 16,Gtbg, 3.9.85 (Skadad)
Maskinist Olof Bernhard Olausson, Kommendörsgatan 20:gtbg, 20.12 81(2 år ombc
(Eldare David Svensson, Grevegården, V:a Frölunda, 29.3.93 hade avmönstrat
före avgången från Göteborg och ersatts av
Eldare A.Karlsson, Kommendörsgatan 36, Göteborg.
Lämpare Emanuel Skanberg, Norby Vallda, 7.10.92
Stuert Melker Samland, Kjellmansgatan 10,Gtbg, 30.12.95 (Sedan 1935)
Törnare Oliver Nilsson, Edshultshall, Morlanda, 9.10.89
Matros Rune Henriksson, Björholmen, Klövedal, 19.6.20
Matros Karl Johander, Nordkoster, Strömstad, 27.3.21
Matros Albin Samuelsson, Kyrkesund, Klövedal, 27.12 83 (Skadad)

Rapport om sjöolycka

Avgick Göteborg fre 13.10.44 för fiske i Skagerack. 10 ombv

Flyganfall mån 16.10 kl 17.15 18′N Hirtshals i OSO 8 sek.meter o regndis. Skottskador i skrov ,skorsten, styrhytt, master, rigg,livbåt, flotte,taljor mm Styrman Hasselgren & matros Samuelsson skadade.Båda är nu intagna på Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg. Göteborg 25.10.44

J.S.Nilsson
Befh

Krominalpolisen
Göteborg.
Hemlig D.Nr 1931
1944

RAPPORT
Lördagen 21.10.44

Ang. beskjutning av ångtrålaren Concord.

Tis 17.10.44 meddelade direktören Lambert Häller i Trawl.AB Kungshamn, Göteborg,att bolagtes ångtrålare GG 16 Concord mån 16.10.44 under fiske i Skagerack utsatts för beskjutning från flygplan av okänd nationalitet,varvid 2 besättningsmän sårats och fartyget tillfogats div. skador. - Undertecknad beordrades den 18.10 att med biträde av kriminalkonstapel Ragnar Sigrand verkställa utredning i ärendet.

Med anledning härav besiktigades GG 16 Concord ,som för reparation intagits i flytdocka å Lindholmens varv samma dags f.m. Därvid konstaterades att fartygetgenom beskjutningen tillfogats avsevärda skador å master, skorsten,ångrör, kommandobrygga, kaptenshytt,salong,skrov - därav ett skotthål c:a 25 cm under vl - bordläggning, livbåt och rigg, varjämte en trål, som kapats,gått förlorad.Skottskadorna syntes uteslutande härröra frå nbeskjutning med 20 mm automatkanoner. Tändrör och skrot från 20 mm:s pansarbrytande granater har även av besättningen anträffats ombord. Föremålen överlämnades till tygofficeren vid Göteborgs örlogsvarv

GG 16 CONCORD 16.10.44

kapten Bernt Santesson, för närmare undersökning och resltatet av denna skulle senare delgivas u-tecknad. Granaterna hade haft synnerligen stor genomslagskraft .På flera ställen kunde iakttagas att en och samma projektil slagit igenom 2 väggar av 5 mm:s stålplåt.Anmärkningsvärt var att granaterna passerat genom 2 väggar i rum av respektive 3 och 1 meters bredd så gott som horisontalt. Därav måste slutas att beskjutningen åtminstone delvis skett från mycået låg höjd.I övrigt vittnade skottskadorna om att beskjutningen skett dels snett bakifrån höger (in mot STB låring) ,dels också så gott som vinkelrätt mot fartygets STB-sida (in midskepps och mot bogen.) GG 16 är utrustade med dels å ömse sidor av den midskepps belägna kabryggan påmålade neutralitetsmärken i storlek 95x 220 cm,dels också sådana märken å båda sidor om bogen i storkel 150x200 cm. Dessutom finns midskepps å skrovets sidor namnen Concord Sverige målade i vitt på svart botten med 54 cm höga bokstäver .Slutligen förde fartyget vid beskjutningen enligt besättningens samstämmiga uppgifter svensk flagg å flaggstång längst akterut. GG 16 Concord har ett deplacement av 236 ton .Besättningen utgöres av 10 man

Följande personer av besättningen hava den 18 och 19.10.44 hörts om det inträffade,varvid de uppgivit:

Skepparen Johannes, Sigfrid Nilsson.

Han avlade skepparexamen 1917 och innehar sedan samma år Kungl KK tillstånd att föra ångdrivna fiskefartyg i all slags fart. Sden a941 har han varit anställd dels såsom styrman,dels också som befh å GG 16 Concord.

Fre 13.10.44 avgick fartyget från Göteborg på fisketur till Skagerack. På grund av dåligt väder sökte man hamn i Marstrand över natten,varifrån resan fortsattes följande morgon ut till en fiskeplats belägen ungefär 20′ NNW Skagens fyr. Därefter fiskat i detta område lör 14.10-mån 16.10. Spm alltid var Nilsson angelägen att inte komma ens i närheten av det från tysk sida förbjudna området - ett cireklformat sådant med Skagens fyr spm mittpunkt och omfattande farvattnen inom 15′från nämnda fyr. Mån 16.10 vid 17-tiden befann sig Nilsson i sin hytt midskepps under kommandobryggan och Concord hade en trål ute och gick i SW riktning med c:a 3 knops fart. Sjöhävningen var måttlig, det blåste frisk vind och vädret var grått med medelgod sikt. Nilsson avlyssnade den svenska väderleksrapporten kl 17 och satte sig sedan å soffan i hytten för att läsa en tidning.Fartyget höll på att vända för att göra ett nytt drag i NNO-lig riktning, och befann sig, med stäven vänd västerut, då Nilsson plötsligt uppfattade skottknallar och i samma sekund genomkorsades hytten strax ovanför hans huvud av en projektil som gått in genom STB-skottet och gick ur genom BB skott.Samtidigt uppfattade han en kraftig smäll som han förstod härledde från ett exploderande ångrör,och sekunderna efteråt omvärvdes fartyget av

GG 16 CONCORD 16.10.44

ett tätt ångmoln.Då Nilsson genast skyndat ut på däck såg han 2 mörkgrå, ganska stora flygplan,vilka just rätades upp som efter en dykning och som avlägsnade sig i NW riktning.På grund av den inte alltför goda sikten och ångmolnen var planen inom några sekunder ur synhåll. Han hann därför inte se deras nationalitetsmärken.Före anfallet hade Nilsson inte uppfattat ngt motorbuller varför beskjutningen kom fullständigt överraskande. Då han inte visste hur svårt skadat fartyget var kommemderade N. besättningen till livbåten och beordrade dess klargöring. Det visade sig emellertid att taljorna sönderskjutits varför klargörandet fördröjdes. Under tiden hann maskinisten fastställa att maskineriet inte var värre skadat än att man kunde gå från platsen för egen maskin.Nilsson beordrade då kapning av trålen och sedan detta skett styrde han mot ångtrålaren Skagen som han visste befann sig några sjömil från den pltas där Concord beskjutits. Sedan Skagen någon stund senare påträffats begärdes assistans,varefter båda fartygen med reducerad fart satte kurs mot Göteborg. Under tiden fortsatte ångan att strömma ut så att Concord hela tiden var insvept i ett ångmoln och på grund av ångan i maskinrummet gick det inte att fastställa varifrån ångan strömmade ut. Dessutom hade en läcka uppstått akterut om STB varigenom vattnet strömmade in i salongen. Läckan tätades så småningom provisoriskt. Slutligen hade styrman Hasselgren och matros Samuelsson ,vilka vid beskjutningen uppehållit sig i styrhytten, blivit sårade.De förbundos så gott sig göra lät. På grund av mörkret och då ledfyrarna i skärgården hållas släckta nattetid sökte Concord och Skagen hamn i Hamneskär under natten. I gryningen 17.10 fortsattes färden till Göteborg. Under nattens lopp hade det kunnat konstateras att ångutströmningen skett genom ett skotthål i ångröret till visselpipan.Sedan röret avstängts visade det sig att maskin och ångpanna var oskadade. Efter ankomsten till Göteborg på f.m 17.10 fördes de 2 skadade i ambulans till Sahlgrenska sjukhuset där de fickkvarligga för vård. Fartygets position vid beskjutningstillfället anges av Nilsson till 18′ N Hirtshals fyr.Särskilt tillfrågad därom förklarade N. att han inte kunde se någon som helst orsak till beskjutningen.Tidigare under dagen hade man från fartyget inte vare sig sett något flygplan eller hört motorbuller från något sådant. Vid tillfället fanns det inget ennat fartyg inom synhåll från Concord. F.ö ansåg Nilsson att det endast var en lycklig omständighet att inte fler personer ombord blivit skadade. Av de övriga ombord uppehöll sig maskinisten, lämparen och en matros i maskinrummet, en matros i skansen och kocken, eldaren och törnaren i dalongen. Nilsson var i sin hytt och de 2 som sårades stod i styrhytten.

Maskinist Olof B.Olausson:

Concord trålat långt utanför det av tyskarna förbjudna området kring Skagend fyr. Sett andra fiskafartyg i ~~närheten~~ avfiska samma område, bl.a en

GG 16 CONCORD 16.10.44

en stor modern tysk ångtrålare. Vid tiden för beskjutningen befann sig O. i maskinrummet tillsammans med lämpare Skånberg. Matros Johander var vid tillfället på väg ner i maskinrummet för att slipa en kniv. Kl 17.15 var Olaussons första förnimmelse av den på några sekunder överståndna händelsen en våldsam smäll och därefter ett flertal knallar som ljudet från något automatvapen. Den första kraftiga smällen fick omedelbart sin förklaring i det att stora ångmoln strömmade ut över fartyget och O. insåg att pannan eller ett ångrör skjutits sönder. O. skyndade så fort sig göra lät upp på däck. Därvid erfor han genast av styrman Hasselgren ,som under tiden tagit sig ner från bryggan, att fartyget utsatts för beskjutning från flygplan och att styrman och matros Samuelsson sårats. Olausson kunde emellertid inte upptåcka något flygplan och inte heller hörde han något motorbuller. Flygplan kunde dock mycket väl ha befunnit sig i närheten utan att O. haft möjlighet att seeller höra dem ,dels p,g. av den utströmmande ångan som skymde sikten, dels också emedan maskinbullret och väsandet från ångläckan förtog alla andra ljud. Före beskjutningen hade intet inträffat som på ngt sätt kunnat varna för densamma. Någon svårighet att upptäcka Comcords namn och nationalitetsmärken,även på ganska långt avstånd, torde inte ha förelegat. Vädret var mulet med måttligt god sikt och det blåste ganska friskt. Då händelsen inträffade fanns inget annat fartyg inom synhåll.

Matrosen Karl S.Johander:

Beträffande omständigheterna närmast för beskjutningen berättade han i full överensstämmelse med vad tidigare vittnen berättat. Strax före kl 17 gick Johander ner från bryggan och begav sig till maskinrummet fö r att slipa en kniv. Just som han kommit under däck och befann sig i maskinlejdaren uppfattade han ett antal knallar och explosioner som han genast förstod att härldea till ngn beskjutning av fartyget. Samtidigt inträffade även en kraftigare explosion som tydligen uppstod vid en träff å ångpannan eller något ångrör.J. skyndade upp på däck och erfor av befh och styrman att två flygplan beskjutit fartyget. För sin del såg J. ina flygplan och hörde ej heller motorbuller från sådana. Det var vid tillfället mulet och blåste rätt frisk vind. Sikten var medelgod och i varje fall inte sämre än att fartygets märkningar borde ha synts på ganska stort avstånd. Kort efteråt började det regna och skymningen föll dessutom hastigt på.

Styrman John O.Hasselgren:

(Hörd å Sahlgrenska sjukhuset av kriminalkonstapel Sigrand.)

Fre 13.10 c:a kl 13 hade Concord lämnat Göteborg.Då man närmade sig Marstrand ökade vinden i styrka varför befh beslöt förtöja i Marstrand över natten. Kl 06 lör 14.10 var vädret bättre och Concord fortsatte mot fsiekplatsen där de inträffade omkring kl 13. Därefter bedrevs fiske under lördag, söndag och måndag. Därunder hade man sällskap med några andra svenska

GG 16 CONCORD 16.10.44

trålare: Uttern ((beskjuten 20.10.44)),Havsörnen, Falken och Skagen. Måndag 16.10 på f.m befann sig även en större tysk motortrålare jämte ett antal mindre svenska fiskebåtar på platsen och tidvis var de i säallskap med Concord. Kl 15.30 satte redskapen ut på nytt. Concord befannn sig då c:a 20′NtW Hirtshals och styrde därefter SW kurs med c:a 3 knops fart. Kl 16.30 övertog Hasselgren vakten med matros Samuelsson som rorgängare. Vädret var då disigt och sjön tämligen smul. Strax efter kl 17,då Concord befanns sig 18′N Hirtshals ,satte sig H. på en bänk på styrhyttens STB-sida och såg föröver. Några andra fartyg var då inte inom synhåll. En kort stund efteråt hörde han plötsligt " ett smatter" och hans första tanke var att trålen hade fastnat i botten.I samma ögonblick träffades han av splitter och då han försökte resa sig föll han omkull framåt.Han reste sig emellertid genast igen och såg då 2 flygplan som avlägsnade sig från fartyget på SW kurs. Av det inträffade blev H. så omtöcknad att han inte kom sig för att iakttaga planen noggrannt och han kan därför inte säga av vilken nationalitet de var. Ej heller hann han avgöra hurudvida det var bombplan eller jaktplan. Fartyget omvärvdes av rusånga och maskinisten, som kom på däck, anmodade besättningen att hala hem redskapen medan det fanns ånga kvar på winschen.Hasselgren rusade då till winschen och satte igång den.Då fartyget befanns vara läck beslöts det att kapa trålen. Sedan detta gjorts samlades alla vid livbåten för att klargöra den. Det visade sig emellertid omöjligt att svänga ut den eftersom taljorna blivit sönderskjutna.Under tiden hade konsteterats att läckan ejkunde vara svår,varför Hasselgren och maskinisten begav sig ner i aktersalongen för att lokalisera skadan. Hasselgrens sår stelnade emellertid till varför han måste gå och lägga sig.Fartyget sökte därefter upp trålaren Skagen som man visste befann sig i närheten och fick denna som följebåt till Göteborg. H. hade på f.m 16.10 observerat 2 flygplanpå stor höjd med N. kurs. - De skador Hasselgren fått utgjordes av skottsår i högra vaden, vänstra axeln och vänstra låret samt skrubbsår i huvudet. Skadorna hade förorsakats av splitter från kreverande granater.

Matros Albin Samuelsson: (Hörd å Sahlgrenska sjukhuset av Konstapel Sigrand)

Stod till rors kl 17.15 och styrman satt på en bänk i styrhytten.Plötsligt fick Samuelsson se en "eldsflamma" i styrhytten och hörde en serie dova smällar samtidigt som han kände smärtor i höer ben.Styrman, som försökte resa sig från bänken, föll omkull på durken.Styrheytten omvärvdes sedan av rusånga och maskin stoppades. S begav sig till livbåten för att för att hjälpa till att klargöra den. Taljorna var emellertid avskjutna ochbåten kunde på grund härav ej svängas ut. Båten var dessuto sönderskjuten S. var därefter sysselsatt med pumpning av fartyget ,som sprungit läck, fram till dess läckan tätats.Då S av skottskadan fått värk i höger ben hade

GG 16 CONCORD 16.10.44

sedan gått ner i skansen ochvilat sig.Hans skador inskränkte sig till splitterskador å höger ben. Hasselgren och Samuelsson kvarlågo den 19.10 å Sahlgrenska sjukhuset men torde komma att atskrivas inom den närmaste tiden. Fotokopia av sjökort med platsen för beskjutningen och fiskeområdet utmärkt bifogas originalrapporten. Lör 24.10 meddelade kapten Santesson att utlåtande beträffande den vid beskjutningen använda ammunitionen icke kunde förväntas förrän den 23.10.44. Göteborg 21.10.44

Vidimeras, Pehr Synnerman
Göteborg i Poliskammaren T.f.Kriminlaöverkonstapel
den 23 10.44
Erik Palmgren
Polissekreterare.

SJÖFÖRHÖR i GÖTEBORG 27.10.44 kl 14

Sakkunniga, Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Wästgerd.
1) Hau hade fartygets läge bestämts vid tiden för olyckan?
Advokat Mårten Henriques för SKN.
Polisrapporten upplästs.

Befh Nilsson: I 20-30 års tid sysslat med ångtrålarfiske i Skagerack. Ingen lodning företagits närmast före beskjutningen. Han hade haft kännedom om fartygets ungefärliga position ,ty han hade ägnat uppmärksamhet åt havsbottnens beskaffenhet och trållinornas vinkel mot vattenytan. Av vinkels storlek kunde man sluta sig till djupet. Efter beskjutningen hade han styrt i NO kurs ungefär 5',därefter i ONO kurs ungefär 10',sedan i ostlig kurs ungefär 20' och därpå pejlat Måseskär fyr i OtN. Då Concord kommit in på svenskt vatten hade han med ledning av styrda kurser och tillryggalagda distanser räknat ut sin position vid beskjutningen till 18'N Hirtshals. Detta hade överensstämt med hans förut gjorda ungefärliga ortsbestämning.Redaren till matros Johander utbetalat 170 kr i ersättning för förstörda kläder. 2 timmar före beskjutningen hade Nilsson å Halsebanken - där man fiskat under dagen- på ett avstånd av 7-8' i NNO riktning sett en armerad tysk ångtrålare som också fiskat.

Maskinist Olausson bekräftat.

Stuert Samland: Uppehållit sig i kajutan vid beskjutningen men genast rusat upp på däck.Såg då om STB ett flygplan på mycket låg höjd.Inte kunnat iakttaga dess nationalitetsmärken. Dagen förut hade man på avstånd kunnat se Hirtshals.

KR memorial 1.12 44

Beskjutning från låg höjd av främmande flygplan.Visserligen var sikten vid tillfället ngt nedsatt av disigt väder men hade fartyget svenska

GG 16 CONCORD 16.10.44

flaggan blåsande akterut från spelet och neutralitetsmärken målade på sedvanligt sätt å såväl bogar som låringar.Dessutom funnos midskepps på skrovets sidor namnen Concord Sverige målade i vitt på svart botten med c:a ½ meter höga bokstäver.

Ex Officio
Bo Bergström

UDH 2061

Kungliga Marinförvaltningen
Vapenavdelningen
D.N:r V 113/10

Stockholm 30.10.44

Till Tygofficeren
Örlogsvarvet
Göteborg.

Ang. översänt splitter av 20 mm ammunition från GG 16 Concord.

Jag har icke kunnat identifiera splittret. Jag har samrått med Flygförvaltningen och Arméförvaltningen utan att komma till resultat. Ammunition av exakt detta utförande har förut ej påträffats eller i varje falll icke kommit till Förvaltningens kännedom. Befintlig märkning och spår av målning ger inga säkra hållpunkter. Måttsättningen är tämligen internationelle och går ej heller säkra hållpunkter: Gördelspåren förefalla dock stämma med Hispano-Suiza.Dessa vapen äro emellertid ganska internationella. Skulle jag våge en gissning är ammunitionen icke tysk,då bokstavstyperna på de få stämplar som förekomma icke överensstämma med de vanliga tyska typerna, ochman ej heller ser spår av den vanliga tyska kontrollstämpeln. Å andra sidan förefaller måttsättningen att var agjord i mm (även gängningarna), vilket icke skulle tala för Anglosaxist ursprung.
Jag översänder nu splitterdelarna till Kemiska Anstalten för undersökning av satsrester.Detta är dock en ren teknisk fråga som knappast kan klargöra ursprunget.

Stockholm 30.10.44
Edw.Clason

((I UD-mappen ingår en sjökortskopia med beskjutningsplatsen inprickad))

Mårten Henriques,Gtbg 30.10.44 till SKN. SKNEIII 321

...Då fartyget besköts befann det sig enligt uppgift i polisrapporten 18′N Hirtshals fyr.Befh var ytterst noga med att inte komma in i det förbjudna tyska området.De båda besättningsmännen vårdas å Sahlgrenska sjukhuset ,den ene för splitterskador i högra benet, den andre för skottsår i höger vad,vänter lår och axel och skrubbsår i huvudet ,åstadkomna av splitter från kreverande granater.

Forts

GG 16 CONCORD 16.10.44

Advokat Mårten Henriques 3.11.44 till SKN

~~Denx14x10xklx05xavgick~~ ..Befh, maskinisten och stewarden uppgåvo samstämmigt att beskjutningen inträffat medan Concord låg och fiskade på Halsebanken ..Styrmannen låg ännu kvar på Sahlgrenska sjukhuset medan den skadade matrosen överförts till en sjukstuga i sin hemort. Matros Johander hade fått sina kläder förstörda vid beskjutningen,men redan utfått kr 170 i ersättning för dem. Ett par timmar innan beskjutningen hade en stor bevärad tysk ångtrålare legat och fiskat 7-8′från Convord i NO riktning. Jag har beställt protokollsutdrag.

Rapport från ångtrålaren Skagen

Den 14.10.44 kl 05 avgick Skagen från Göteborg för fiske utanför Hirtshals och anlände samma dag omkring kl 16 till fiskeplatsen c:a 25′NW Skagen. På grund av stormigt väder kunde fisket ej påbörjas förrän sön morgon 15 ds och beräknades fisket skola fortgå till på middagen 18.10,varefter Skagen skulle återvända till Göteborg.Fisket fortgick utan anmärkning till kl 18.30 mån 16.10 då Skagen låg 15-20′NNO Hirtshals med trålen ute, då förut om BB ett vitt ljus upptäcktes från ett fartyg som sakta närmade sig.Då fartyget kom närmare iakttog vi att det var omgivet av ångrök. När fartyget ,som alltjämt styrde ner mot Skagen, kommit inom hörhåll,tillropades vi från detsamma att det var ångtrålaren Concord av Göteborg som blivit bombad och därför anhöll om hjälp för att kunna ta sig in till Göteborg. Vi frågade då om Concord önskade bogsering,vilket besvarades jakande. Concord framgick nu på Skagens STB-sida men kunde,på grund av den höga sjön,och då Concord förklarade sig ur stånd att stoppa, någon bogserkabel icke föras ombord i Concord. Enligt vad vi sedermera erfarit vågade man ej stoppa Concord , enär läckaget genom skotthålen i bordläggningen under vattenlinjen ökades vid stillaliggande. Vi överenskommo därför att Skagen under sakta fart skulle följa långsides Concord till Göteborg för att under resan vid behov kunna assistera Concord,vars livbåt sönderskjutits. Sedan Skagen halat in sin trål påbörjades färden in till Göteborg.Resan dit fortgick utanatt något inträffade ,men var Concord hela tiden omgiven av utströmmande ångrök. Fartygen anlände till Göteborgs fiskhamn kl 09.15 tis 17.10 där fartygen förtöjdes.

Göteborg 18.10.44

Arne Nilsson — O.Henriksson

Styrman — Befh

((Om Skagen se 20.4.45))

Trawl.AB Skagen i Göteborg 16.12 44 skrivit till SKN

att tre goda fiskedagar gingo förlorade för Skagen" och " uppskatta befäl och besättning den förlorade fångstens värde till 5000 kronor."
(Begärt 3000 kr i bärgarlön och 5000 för förlust)

GG 16 CONCORD 16.10.44

SKN betalat begård bärgarlön$

SKN fann 22.12 44 att den av Skagen lämnade hjälpen var synnerligen värdefull och " anse vi av Eder fordrade ersättning kr 8000:- som skälig."

SKN utbetalade 30.12 44 till Trawl AB Skagen 8000 kr.

Lambert Häller,Concords redare, 31.10.44 till SKN

Enligt överenskommelse mellan ingeiör Haeger och vår besiktningsman inpektör Bele Nyström beordrades Concord till Lindholmens varv för reparation. Förutom de skador som nu hålla på att repareras vid varvet tillkommer ersättning för de förlorade fiskeredskapen.Det rör sig om varp, dörrar och trål med tillbehör.Matrosen Johander har fått ersättning för en förstörd kostym med kr 170:- De skadade, Hasselgren och Samuelsson, hava troligen också fått persedlar förstörda.Större delen av besättningen slutavlönades några dagar efteråt.Återstoden jämte kaptenen äro kvar ombord.

Lambert Hällers räkning till SKN, Gtbg 8.3.45.

Räkningen slutat på 39974:35 inkl 8000:- för förlorat fiske, men SKN vägrade ersätta detta belopp som utgår endast då det rör sig om bärgningshjälp.

Lindholmens varv = 21698:-
Lundby Mek.Verkstad 950:- (2 nya trålbord & 2 lekare)
Styrman Hasselgren förstörda persedlar 25:-
Stuert Samland för en dag vid sjöförklaringen 10:50
Besättningen Kost och hyror för 9 man o 7 dagar 470:54
Kapten J.Nilsson hyra & kost 17.10- 30.11 570:-
Jul.Albrechtson & Co AB,Gtbg, för 1 ny silltrål,114 trossar stålvarp et c kr 6574:65

Assurans

SKN 30.12 44 till Trål AB Skagen 8000:- bärgarlön
SKN 26.2.45 t SÅAF besiktning 265:-
SKN 16.3.45 till rederiet 29359:70

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger 18.10 44 ff i docka vid Lindholmens varv,Gtbg.

Bordläggningen STB: 8 plåtar så genomskjutna & sönderfläkta att de måste förnyas. 5 plåtar genomskjutna, riktas och svetsas. (D,F,G.H,E-stråken) 10 st avvisarlister STB och 2 BB losstagas, riktas och svetsas. En brädgångsport STB och en stötta losstages ,riktas o återfastsättas.

Däcket förut: BB skarndäcksplankan av ek förnyas 6 meter.

Skott: En plåt vid wc sönderskjuten, måste förnyas.

GG 16 CONCORD 16.10.44

Valbacken STB: Skärmplåtens aktre del kapas & förnyas 1450x1050x6
Skärmplåtens förliga del uppriktas.
1 nytt ventilglas i skansskylightet.
Förmasten: El.ledningarna till topplanternan förnyas akter om styrhytten
Fallet till reservlanternan förnyas.
Befh hytt: En skottplåt STB ,en hörnplåt BB genomskjutna,nytt stycke isvetsa
Pannkappen: 1 plåt STB genomskjuten på flera ställen,förnyas.
1 plåt BB uppriktas. En lucka till panntoppen förnyas 900x650x7
nedgångsdörren till maskin förnyas av plåt i 2 halvor med nya
lås. El.kabeln till akterlanternan förnyas inkl stickkontakt.
Aktre trålgalgen: Ny stropp i kastblocket, en fotbricka uppriktas.
Förliga trålgalgen: Aktre benet uppriktas,svetsas o putsas.
Däck: Skarndäcksplankan STB mitt för pannkappen förnyas i ek.
Styrhytten: Ekdörrarna STB & BB repareras (Förnyas delvis)
1 fyllning i träskottet STB och BB förnyas
2 fyllningar i träskottet akter förnyas. Panelen förnyas.
trälejdaren t. taket på akterkant förnyas.
7 fönsterglas förnyas . trätrallen repareras.
Sittbänken förnyas, antennen med fallet förnyas
Skyddet för styrstativet repareras, barometern justeras
1 ledarskiva för rattstativet förnyas.
Duken på styrhustaket förnyas
Apparatlocket till lanterncentralen förnyas
STB lantärnskärm och ledningar repararęas.
Pannrumsventilator: BB venilatorrör uppriktas och repareras.
STB ventilatorrör förnyas 3350x15" x 52 med askhisslucka
Rörelsen för askhissen förnyas.
Skorstenen: Ny skorsten tillverkas och uppsättes ,längd 7,4 meter,diam 3,9
med nya skorstensmärken. Ångskorstenen och ångröret till
visselpipan repareras.
Aktermasten: Ny aktermast uppsättes9,35 meter i 7 mm plåt.
2 vant på var sida förnyas, nytt förstag BB
Mesanseglet med fall förnyas, flaggan förnyas
Taljelöparen och lekaren förnyas.
Salongen: Cement och tiles på durken förnyas. Masoniten på durken förnyas
Livbåten: Ny förstäv, 8 nya bord, nytt bogband och en avvisare,nytt trä-
kapell.
Flotten: Repareras iland. Genomskjuten på flera ställen.
Kabyssen: Ny hatt till skorstenen. Ett stag förnyas.
Maskinisthytten: Genomskjuten durkmasonite förnyas.
Maskinkappen: Akterskottet kapas och förnyas 2450x2000x 7

GG 16 CONCORD 16.10.44

Concord ankom till Lindholmen 18.10, låg i docka 18-31.10, rep. klar 9.12, En del arbeten för rederiets räkning kostat 5000:- "Skulle fartyget ha varit färdigreparerat på kortast möjliga tid skulle ≈ arbetet normalt beräknatas vara avslutat 7.11.44."

Historik Eget

Ångtrålare på 236 brton byggd 1905 vic Cochrane & Sons Ltd i Selby av järn. (Ex Ocean Queen) L 36,9 B. 6,6 Tillhörig Lambert Häller i Göteborg = Häller & Odenbergs Fiskeri AB. Oregisterad. Inköpt 1925 från Grimsby av Trawl AB Kungshamn (Lambert Häller) i Göteborg. Triplemaskin från C.D.Holmes & Co i Hull. Den svenska ångtrålarflottan var som störst 1914-15, ett 60-tal fartyg. Mellan 1908 och 1914 ökades antalet ångtrålare från 14 till 54. 1912 bildades i Göteborg Sveriges Ångtrålarförening. Det var omkring 1902 som det nystartade Göteborgs Ångfiskebolag introducerade ångtrålaren i svenska fiskeflottan genom inköp av ss Bangkok av Grimsby för 5000 pund. Första världskriget tog många av dem och under den allmänna depressionen på 20-talet såldes många till utlandet eller till nedskrotning. Samtidigt visade det sig nödvändigt att öka trålarnas maskinstyrka och förnya materielen för att kunna bedriva storsillfiske på djupt vatten. 1936 räknade ångtrålarflottan 20 fartyg,därav 16 med en maskinstyrka på 400-475 hkr. Samtliga dessa fartyg var betydligt större än de tidigare. -den 3.9.42 minsprängdes Wiros. 1946 fanns det 10 trålare kvar men de lönade sig inte längre med sina besättningar på 8-10 man och stora driftskostnader. - Under ny huvudredare,Albert Knut Otto Evers,Göteborg,kom det för Concord till en genomgripande modernisering och ombyggnad vid Falkenbergs varv 1948-49. Alternativet skulle varit nedskrotning. Det nya maskineriet kom från en minsvepare som Evers köpt från England: en 5-cyl 2-taks Harland & Wolffs B&W Dieselmotor på360 ihkr (500 ehkr) medan hjälpmotorn, en 90 hkr Deweka-motor byggd i Kiel kom från en estnisk flyktingbåt.Vid varvet fick Concord ett nytt däckhus akterut och ett rymligt fördäck, 60% större lastutrymme med plats för bl.a 2000 fisklådoroch 70 ton is,medan bunkerförrådet nu koncentrerades i 2 crosstankar på förkant av motorrummet. Ny el.utrusning, nytt trålspel,förlängt båtdäck med modern låg skorsten, ny brygga i teak,ekolod,radiopeljing, radiotelefon. 10 mans besättning. Utrustning för fångstresor i Norra Ishavet under befäl av kapten Abraham Isaksson, Gtbg, 60 år. - Sommaren 1950 fiskade Concord vid Grönland. - I dec 1950 såldes hon till nybildade Fiskeri AB Grönland i Gravanre och fick namnet Grönland.Efter 2 års lönsamt fiske vid Grönland såldes hon i Juli 1952 till Reinert Bokn partrederi i Haugesund för fiske vid Färöarna Jan Mayen och Island. Den sista svenska ångtrålaren Titania (Ex Ostrich II) på 238 brton byggd 1903 i Hull, 450 ihkr, bogserades hösten 1959 efter

GG 16 CONCORD 16.10.44

flerårig uppläggning från Bassholmens Varv vid Lysekil till Ringön i Gbg för nedskrotning.Sista ägare var AB Svenska Fryserierna (Philip Lindstedt) i Göteborg och Titania hade så sent som vintern 1953-54 fått oljeeldning installerad. - I juli -sept 1960 nedskrotades vid Tingstad, Göteborg , den flytande torskmjölsfabriken Norman som i många år legat vid Bleket på Tjörn men som också varit ångtrålare i sin krafts dagar.5 av de sista ångtrålarna försvann till nedskrotning hösten 1953 efter lång uppläggning vid Bohus varv i deklinerat skick.

Se även Mats 20.7.40,10.3.44, Wiros 3.9.42, Stig 5.3.45
Ocean 20.3.45, Concord 7.7.40, Uttern 20.10.44
SKAGEN 10 4.45

UTTERN 20.10.44

LINDRIGT SKADAD VID FLYGPLANSBESKJUTNING 25′ NNW SKAGENS FYR KLOCKAN 01.

Rapport till SKN

Fre 20.10.44 befann sig ångtrålaren Uttern av Göteborg på trålfiske c:a 25′ NNW Skagens fyr. Kl 01 träffades fartyget av granatsplitter i samma ögonblick eom ett flygplan av okänd nationalitet passerade på låg höjd längs STB-sidan, varvid 2 bord i livbåten skadades och en ruta i styrhytten splittrades. Jag får dessutom påpeka att redan 19.10 kl 21, under det att vi voro i färd med att sätta trålen, kastades lysbomber från främmande flygplan i närheten av trålaren. Göteborg 24.10.44

Johan Strandberg Oscar G.Bergström Erns Carlsson
Styrman Maskinist Befh

Reparation

Samföreningen Myran i Sannegårdshamnen,Göteborg,satt in en ny ruta av 8 mm glas i styrhytten för 25 kr och satt in 2 nya bord i livbåten vid sitt varv för 150 kr. inkl. transporter.

Assurans

SKN 7.11.44 betalat 116:67 efter 1/3-dels avdrag.till fiskeria AB Uttern.

Eget Sannolikt engelskt plan

den 16.10.44 besköt 2 Halifaxbombare ur Coastal Command ångtrålaren GG 16 Concord och sannolikt var det samma plan som den 20.10 anföll Uttern,även om det verkar mer skrämskottssalva än ett regeltätt anfall.

Historik

Ångtrålare på 214 brton bydgd 1907 av järn. (Ex Gamen, Comte H.V.d.Burgh) Tillhörig FiskeriAB Uttern i Göteborg. Oregistrerad.
Om ångtrålare se GG 16 Concord 16.10.44 sid 12.

VASAHOLM 9.11.44 50% krig

MINEXPLOSIONER I SALONIKIBUKTEN OCH OVANBORDSSKADOR I RÖDA KORS-FARTEN

Journal

Lör 28.10.44 kl 15 avgått från Saloniki destinerad till St.Johns,N.B
Kl 16 ankrat å av de tyska marinmyndigheterna anvisad plats utanför Mikra Point i Salonikibukten.Fartyget förbjudits att tills vidare förflyttas från denna ankarplats till följd av mycket stor minfara.

Lör 28.10-sön 29.10 Tyska minutläggare under batten minerat Salonikibukten.

Tors 9.11 Vid minsvepning av Engelska minsvepare exploderade ett flertal magnetminor i närheten av fartyget varvid skrovet skakat häftigt

Fre 10.11 Vid fortsatt minsvepning av engelska minsvepare exploderade ett flertal minor i närheten av fartyget som skakade häftigt.Tidvis synnerligen kraftiga skakningar i skrovet.

Lör 11.11 Vid eftersyn obs. ett en långkikare skakat ur sitt ställ ovanför dörren i navigationshytten,fallit i däck och förstörts.För övrigt var fartyget till synes oskadat och läns vid pejlingar.

Lör 18.11 kl 09 lättat ankar och avgått från Salonikibukten under eskort av engelska krigsfartyg.Barlast 1425 tonsand,vattenbarlast 715 ton,brännolja i bottentankarna 453 ton,FW 80 ton. Fartyget tydligt utmärkt enligt bestämmelserna för Röda Korsfart och samtliga märken försedda med belysningsanordningar.Livbåtarna utsvängda och surrade.Djupg F 11′9″- A 16′2″
Kl 14 eskorten upphört varefter resan fortsatt enligt givna instruktione och goda väderleksförhållanden till

Tis 28.11 WNW tilltagande vind och sjö,styrka 8-9 Beaufort,sättning,slingring och överspolning.

Ons 2911 avtagande vind och sjö

Fre 1.12 Vind ost 7,grov sjö, sättning, slingring.

Lör 2.12 anlänt till Gibraltar och ankrat på redden för kontrabandskontroll
Under resan har observerats läckage mellan 2ans och 3ans bottentankar om BB samt mindre ökning i rännstenen i rum 4 BB. Ingen synlig läcka kunnat upptäckas.

Sön 3.12 kl 13.10 lättat ankar och fortsatt resan.

Tors 14.12 WSW 7, hög W dyning,svår sättning och slingring.

Fre 15.12 Hård NW storm,styrka 10, grov sjö, sättning och slingring med enstaka bottenslag.

Lör 16.12 Först avtagande vind och sjö. Hög NW dyning med sättning och slingring. Senare tilltagande WNW vind och sjö.

Sön 17.12 Hård till svår WSW storm,styrke 10-11, hög sjö, sättning,slingring, överspolning.Kapellet till arbetsbåten på BB båtdäck sönderrive

Mån 18.12 W 8-9, enstaka bottenslag, våldsam sättning och slingring.

Tis 19.12 W 7-8 , -"- -"- -"-

Ons 20.12 W 8-5, avtagande sjö, sättning och slingring.

VASAHOLM 9.11.44

Tors 21.12 kl 17.30 anlänt till St.Johns,N.B och ankrat på strömmen i hamnen. Fortsatt läckage obs. u. resan till 4ans rännsten BB.
Sön 24.12 Kl 19 lättat ankar och gått in till kaj i Yttersta hamnbassängen.
Tis 26.12 Kl 08 börjar lossa barlasten. Vid rengöring och undersökning av 4ans BB rännsten upptäckt en lös och läckande nitnagel i skottet mellan 5ans tank och rännstenen i aktersta rännstensfacket BB. Tanken fylld med barlastvatten.

ms Vasaholm 27.12 44

K.G.Antwall N.Lindquist E.Arrhenius
1e styrman 2e styrman Befh

Assurans

SKN 20.9.45 ersatt SÅAF med 50% = 2992:97

Ovanbordsskador SKN EIII 334

Lör 20.1 45 kl 14.15 avgått St.Johns mot Gibraltar med last av 2705 ton spannmål och 3269 ton styckegods. F.22'8''- A 24'9''
Tors 25.1 Tilltagande WSW hård storm, styrka 11, med hög sjö. Fartyget tagit flera brott. Halv fart kl 04-14.30, sakta fart 14.30 -17.20, kl 22.50 full fart. STB livbåt delvis vattenfyllts av flera brott över midskepps och båtdäck,kapellet till motorlivbåten sönderslagits och båten vattenfyllts,strålkastaren för belysning av RK-märkena på utsidan förut BB lossryckts och bortspolats.
Fre 26.1 Avtagande vind o sjö. Vid eftersyn obs att koklådan i STB båt losslitits.Trädäcket STB på båtdäck börjat läcka på ett flertal ställen. Ett spolrör sprungit läck STB.
Sön 28.1 SW storm,grov sjö, sättning,slingring och överspolning. Halv fart kl 13.25, full fart 18.30.
Mån 29.1 Avtagande vind och sjö. Vid eftersyn av båtarna konstaterats att kölen till STB livbåt knäckts på mitten, att 2 bord skadats och båten delvis deformerats.
Lör 32. ankrat på Gibraltar redd 14.15.

Vasaholm 1.3.45
L.Arrhenius
Befh

Historik

Se 28.12.42 samt även 9.7.44

LL 325 MARION 17.11.44

FÖRLORAT ANKARSTÄLLET DÅ HON KOM MITT UPP I ETT KONVOJSLAG 12′ SW MÅSESKÄR

Rapport till SKN

På aftonen fre 17.11.44 lät jag LL 325 Marion av Gravarne ankra upp c:a 12′ SW Måseskär i avsikt att följande dag fiska där. Helt oförmodat kom en främmande konvoj med släckta lanternor.Konvojen syntes ha i huvudsak sydgående kurs samt passerade den plats där Marion låg för ankar. Mellan kl 20 och 20.30 anfölls konvojen av ett stort antal främmande flygplan som troligen kom västerifrån och anföll konvojen med bomber och medelst beskjutning. Konvojfartygen öppnade också eld mot flygplanen.Då Marion kom att befinna sig mitt inne i konvojen under striden och såväl båten som dess besättning svävade i stor fara,fanns det icke tid atthala hem ankaret. Ställe var jag nödsakad att kapa ankartrossen, varvid ankaret, 175 famnar wire och 20 famnar 10″ grästross samt 5 famnar grov ankarkätting,wirestroppar till trossen,schabkles mm förlorades. Sedan ankattrossen kapats sattes högsta fart i Marions motor för att uppnå land.
Undertecknade anhålla om ersättning för det förlorade.

Gravarne 21.11.44
Bertil Pihl
Befh

Riktigheten bestyrkes av undertecknade som voro ombord i Marion vid tillfället:
Yngve Pihl, Fridolf Rude, Ebbe Lövqvist
Sölve Lövqvist

Assurans

Nytt ankarställ från Lungshamns Skeppshandel i Gravarne = 1845:85
SKN ersatt 1396:96 den 15.12.44 till Bertil Pihl

27.12 44 meddelade Bertil Pihl SKN att fiskebåten Väderö av Gravarne hittat och bärgat det förlorade ankarstället som var svårt skadat i vissa delar och värderades till 600 kr.
Efter avdrag av bärgarlön 200:- fick SKN en proveny på 400:- den ~~22.4.45~~ 27 april 1945.

Inga data

Egna noteringar

KRIGSGLIMTAR FRÅN VÄSTKUSTEN

Natten till tis 21.11.44 utkämpades i höjd med Tistlarna en sjöstrid mellan engelska motortorpedbåtar och en större sydgående tysk konvoj, av kustbevakningen observerad som mynningsflammor, spårljus och explosioner halvvägs mellan svenska och danska kusterna.- Natten till ons 22.11sjönk HAPAG:s ss Kiel av Hamburg på 3707 brton (5850 dw) byggd 1922 på internationellt vatten i höjd med Måseskär vid Klädesholmen då brittiskt flyg anföll en

LL 325 MARION 17.11.44

sydgående tysk konvoj och fick in flera fullträffar på Kiel,som var på resa från Kristiansand med svavellast. Av de 60 ombv räddades 27 tyskar och 5 tvångsmönstrade ryska krigsfångar av Nordvåg av Klädesholmen som förde in dem till Marstrand. 6 av dem var svårt skadade. 15 av tyskarna var pojkar i 15-årsåldern som bemannat Kiels lv-pjäser.Ett ammunitionsfartyg i konvojen sågs flyga i luften med hels sin besättning. -Lör 2.12 minsprängdes kl 14.45 W Stora Pölsan, i utkanten av det i juni -44 utlagda svenska.minfältet, ss Kong Halfdan av Bergen på 1460 brton byggd 1923 spm var på resa Narvik -Hamburg med last av fiskkonserver och styckegods. Ångaren träffades föröver och sjönk snabbt. Av de 26 ombv var 12 tyska marinsoldater. 12 norrmän och 2 tyskar tog sig i en livbåt själva in till Marstrand medan 8 tyskar och 2 norrmän i en annan livbåttogs upp av tyska fartyg i närheten. -Mån 4.12 kl 11 iakttogs från Doris av Rönnäng 6 tyska fartyg på väg sydvart som anfölls av ett ensamt flygplan 15′ SW Pater Noster. Ett av fartygen sågs sjunka omedelbart sedan en hög rökpelare stigit upp över det midskepps. Lik och vrakgods påträffades dagligen till havs och längs svenska landet.Namnlösa tragedier utspelades dag och natt tätt inpå svenskt vatten hösten, vintern och våren det sista krigsåret.(Se Stig 5.3.45) Den 6.1.45 sjönk hjälpkryssaren Der Kaiser på nordsidan av Rösneshalvön i Kalundborgsfjorden efter en explosion kl 17. Fartyget hade mellan 1600 och 2000 man ombord. Läkare, ambulanser och sjukvårdspersonal från hela Själland kallades ut och ett 70-tal ambulanser dirigerades till Kalundborg där de döda och skadade ilandfördes. Konvojstriderna i Kattegatt nådde ett crescendo i mars-april 1945, vid den tid då södra Östersjön terroriserades av ryskt och allierat flyg som besköt allt i båtväg inkl de svenska fiskebåtarna.

Data

Motorfiskebåt på 61 brton byggd 1942 vid Djupviks varv av ek/furu. 170 hkr.
19,2 B. 5,9 Huvudredare Kurt Anders Ebbe Lövquist i Gravarne.

Egna noteringar

HANSA 24.11.44

TORPEDERATS KL 05.57 PÅ ORDINARIE TUR NYNÄSHAMN - VISBY. SJÖNK INOM 3 MINUTER. ENDAST 2 AV DE 86 OMBORDVARANDE ÖVERLEVDE PÅ EN FLOTTE. UBÅTEN VAR DEN SOVJETISKA K -51, KAPTEN VLADIMIR DROZDOV.

Sammanfattning

Fullt upplyst, vitmålad och med neutralitetsmärkningarna på sidorna belysta av starka lampor med metallskärmar passerade Hansa på ordinarie tur från Nynäshamn till Visby Landsorts boj kl 01.07 fre 24.11.44, med 63 passagarare och en besättning på 23 personer samt last av omkring 36 ton styckegods och en postsändning,bestående av 210 säckar brev,paket etc. Månen gick ner vid midnatt och vädret var helmulet och mörkt med SO vind och grov SSO motsjö men god sikt. Hansa höll högsta fart 8 knop och skulle vara i Visby kl 08.30 eller i varje fall kl 09. Den eskortering av Gotlandsbåtarna som började 23.6.42 i anledning av ryska ubåtar i Östersjön hade upphört den 11.2.43 och Hansa gick ensam. Kl 05.57 c:a 44,8′ SSW Landsort och c:a 25′ NNW Visby på ungefärlig position N.58° 02′ - O.18° 10′ - platsen fixerad av Hansakommissionen på ½′ när (926 meter) med ledning dels av Hansas fart ,dels av uppgifter från minsveparen Arholma som först kom fram till vrakgodsbältet- gick en torped in i förliga mellandäck från BB-sidan. 1½ meter under vattenlinjen och exploderade mitt för postrummet, varvid förskeppet sprängdes helt loss och sjönk omedelbart. 2 minuter senare reste sig Hansa med akterskeppet rakt upp,helt mörklagd,och sjönk på 105-113 meters djup med 84 av de ombordvarande Endast 2 överlevde. Kapten Arne Molin,Stockholm,som delade hytt nr 11 med revisor Ragnar Halldén nere i STB mellandäck och som med denne och överste Rolf Axel Lindquist,Sthlm var på tjänsteresa till Visby för militära förhandlingar, hann kasta på sig en kappa och kom upp på däck innan fartyget sjönk. 2e styrman Arne Thuresson,Visby, 30 år, som kojat i radiohytten kl 04 efter att ha skrivit klart passagerarlistan, vaknade i sjön 25 meter från Hansas BB-sida med ett sår i pannan,så Hansa, helt i mörker, luta 45° föröver, resa sig med aktern rakt upp och försvinna. Han sögs in i en malström av spillror och bråte men klamrade sig fast vid en 2 meter lång planka och kom upp till ytan efter att ha sparkat av sig pyjamasbyxorna under vattenen. Vattentemperaturen var +4, lufttemperaturen +5 C. Kring en uppfluten vält livbåt samlades Thuresson, Molin och Halldén.Thuresson såg, då han simmade, på c:a 15 meters håll en man sittande med benen i vattnet uppkrupen på en större livbältslår men denne försvann i mörkret. Med förenade krafter välte de 3 männen båten på rät köl och kröp upp i den.Halldén försökte länsa med en pyts men det visade sig lönlöst då relingarna låg under ytan.Med vatten till midjan sökte de paddla båten och såg samtidigt en rund ljuskägla med gulvitt sken ,troligen en strålkastare som från ett ett par 1000 meters håll var riktad mot den plats där de befann sig. Så slog båten

HANSA 24.11.44

runt, träffad av en sjö på BB låring, och alla 3 kom i vattnet. Halldén hördes ropa och en okänd person hördes också ropa en kort stund. Molin och Thuresson simmade till en flotte de siktat i ljusblänket, men Halldén kom aldrig fram . Utmattade och stelfrusna kröp de ihop under en presenning på flotten,sedan det tagit dem en halvtimme att med stela fingrar lossa sejsingarna som höll fast presenningen över flotten .Med en järnten lyckades de hamra loss utrustningslådans lås och kunde dra på sig oljerockar och blöta filtar. Flotten observerades kl 12.20 från Aerotransports trafikplan Höken som på ordinarie tur Bromma-Visby beordrats hålla utkik efter hansa som inte anlänt till Visby. Höken hade lämnat Bromma kl 11.15,förd av kapten Torsten Boltenstern och med 3 mans besättning och 17 passagerare. Sikten till havs var dålig. Då man befarade att Hansa fått maskinhaveri och drev nordvart i den SO vinden och gropiga sjön flög Höken på 100-150 meters höjd något NO om Hansas vanliga route.Planet girade kraftigt och låg ibland vertikalt vilket var påfrestande för passagerarna . En liten prick siktades och planet gick ner på 30 meters höjd över en rund flotte likt en gummibåt med en svensk flagga dragen över ena änden. En man låg på rygg och vinkade, en annan man stod upprätt i flotten och viftade med en våt och röd signalflagga. Runt om flöt plankor, luckor,tunnor, dörrar och annat vrakgods i 2 stora oljefläckar c:a 15½' i bäring 323° från Stenkyrkehuk på Gotländska kusten. Höken kom in i ett moln och hittade sedan inte flotten igen förrän 13.15.Då syntes ingen på flotten,tydligen hade de lagt sig under flaggan. Höken radiolarmade minsveparna Landsort och Arholma och vägledde dem med signalskott till flotten.Först då Arholma kommit fram till flotten fortsatte Hökenmot Visby och landade där kl 14.36 Efter 8½ timme på flotten räddades Molin och Thuresson av Arholma och man fick bekräftat att Hansa gått under. Ryktet spreds i Visby att Höken rapporterat en livbåt full av människor och hade sett vrakspillror och lik i vattnet. Då meddelandet kom fick Drotten order att vända om till Nynäshamn och alla tillgängliga marinfartyg sattes in för att finkamma området där flotten hittats. Kl 15.30 var det genomsökt utan att någon mer överlevande påträffats. Kl 18 fick Drotten kontraorder och avgick med eskort mot Visby. Arholma gick med högsta fart in till Visby och lade till vid Gotlandsbåtarnas kaj där en ambulans väntade som förde de räddade till lasarettet 13 timmar efter katastrofen. - De spanande fartygen fann 2 flottar, en livboj märkt Hansa, 2 postsäckar, brevbuntar,livbälten,rester av alla slag. På en itubräckt flotte hade i ena hörnet textats med blyerts i grov stil ,nästan oläsligt:" En sista hälsning till Sigrid (Sivbritt?)" Spaningarna efter överlevade inställdes kl 18 lör 25.11.Samma dag höjdes krigsriskersättningen för Gotlandsbolagets anställda från ~~170% till 270%~~ 170 till 270 kr/månaden.

HANSA 24.11.44

Då Hjkr 4 Waria kl 10 f.m 24.11 kom in till Visby rapporterade hon att Hansa passerats kl 03 13´syd Landsort men att Hansa sedan inte svarat på radioanrop. 3 minsvepare, på övning vid Fårö,fick kl 10.55 order att gå ut och söka efter Hansa. Kl 13 sändes Hjkr 4 ut samt en hjälpvedettbåt och kl 13.30 marinflygplan. En jagare till sjöss dirigerades till platsen och 4 andra jagare löpte ut från sina baser,en av dem med Chefen för Kustflottan,amiral Ekstrand ,ombord. Den sistnämnda kom dock till olycksområdet först kl 17 då det var nermörkt. Jagaren sökte med stålkastare bland vrakgodset och det noterades att ett helt bälte med vitmålade träflisor synbarligen härrörde från inredningen.En mängd vrakgods var i det närmaste pulvrisarat och detta liksom det vita splittret tydde på en explosion inombords. Bland pappersrullar,plywoodskivor,dörrar,bensinfat o.a flöt en livbältslår och gröna plyschklädda soffryggstöd. Befh på Arholma som tog upp de 2 männen från flotten var kapten Emanuel. Hjkr 4 och Arholma möttes i Visby av general Åkerhielm, militärområdesbefälhavare för Gotland, Kommandörkapten Åke Berg, konsul Ekman, polis, militär och en stor tyst folkmassa. Molin och Thuresson bars på bårar till ambulansen och fördes direkt till Visby lasarett. En presskonferens sammankallades på rederiets kontor med minsveparnas befh, MD-chefen,militärområdesbefh mfl för att bl.a organisera det fortsatta sökandet efter överlevande. Styrman Thuresson fick ett sår vid tinningen hopsytt och var på kvällen feberfri medan Molin hade feber,39,5. -Lör f.m 25.11 hade Molins temp gått ner till 38 och han hade ont i halsen.Hans armbandsur hade stoppat på 5.09,men inte på grund av vattenskada utan för att en skruv lossnat och kilats fast. Kl 18 25.11 avbröts spaningarna i tjocka och uppblåsande hårt väder. Drotten avgick kl 10 lör fm. från Visby med eskort av en jagare och en minsvepare,båda med paravaner. Kapten Robert Sahlberg,Kungälv, 34 år,på ss Slite (Ex Hellekis) på 227 brton,sysselsatt på traden Slite-Nynäshamn-Södertälje för Slite Cement & Kalk AB rapporterade 25.11 till spaningsledningen sina iakttagelse av ett okänt fartyg som skuggat Hansa. Militära förhör hölls 25.11 med de 2 räddade som kl 16.30 samma dag i sitt rum på lasarettet tog emot pressen. Molin berättade att han sprang akteröver när han märkte att däcket lutade föröver.Han tyckte sig höra röster och spring på övre däck vid livbåtarna, ljudet av krossat glas och rop på hjälp. Han tyckte sig gå rätt ut i vattnet. Ett fräsande ljud hördes,kanske av ånga,möjligen propellern som vispade i ytan.Molin tog avspark och hoppade utåt med fötterna först och i fartygets längdriktning för att komma så långt bort som möjligt.Då han kom upp till ytanoch såg sig om hade allt ljus på Hansa slocknat.Han simmade av alla krafterbort från Hansa.Flotten upptäcktes tack vare den okända ljuskäglan. Vid första försöket att ta sig upp på denkom han under flotten men lyckades sedan få ena benet över kanten och tog sig upp.Han hade simmat

HANSA 24.11.44

med den tunga militärkappan på sig.Han var stel av köld. Då Thuresson nådde flotten och halades upp hade han bara pyjamasjackan på sig.Byxorna som trasslat ihop sig hade han sparkat sv sig. Filtarna under presenningen var blöta och raketerna i sin låda förstörda.Blossen däremot vat i ordning De 2 första timmarna låg båda mer eller mindre apatiska hopkrupna under presenningen. I gryningen låg havet öde. Sedan fick båda krafter genom att oupphörligt tugga i sig hårt bröd och choklad,samt corned Beef ur 2 burkar som öppnats med en yxa. Thuresson fann 2 rödvita vimplar som han sax satte upp. Det var klar sikt på fm. men mycket lågt molntäcke. Då Höken kom flög planet tätt över flotten på 30 meters höjd.En timme senare kom Orholma.-Thuresson hörde aldrig någon explosin.Hn vaknade i vattnet 25-30 meter från Hansa som samtidigt reste sig med akterskeppet och sjönk. Den mystiska ljuskäglan var ett skarptmen inte bländande sken som kan ha varit riktad mot Hansas vita skrov för att kontrollera att fartyget sjönk. Livbåten måste ha sjösatts innan Hansa sjönk.Båtarna fördes utsvängda och kunde sjösaättas på 1-2 minuter. Mannen som Thuresson simmat förbi var antagligen en passagerare. Han satt orörlig på livbältslåren när Thuresson simmade förbi så nära att han hadex kunnat röra vid honom med handen. - Bda de räddade ansåg vid sin presskonferens att Hansa träffats av explosionen vid portarna för om bryggan vilket förklarar att ingen 3dje klasspassagerare kunnat rädda sig. - Mån 27.11 reste Thuresson till sitt hem i Visby,fortfarande med känning av en lindrig hjärnskakning. Mohlin utskrevs ons 29.11 och tog flyget till Stockholm 30.11. - Sunday Dispatch skrev den 26.11 att diplomatiska förvecklingar var att vänta av denna Lusitaniaaffär medan Wilhelmsstrasse hävdade att inga tyska krigsåtgärder låg bakom Hansas undergång .Antagligen en rysk drivmina. - Mån 27.11 hölls på kvällen en sorgegudstjänst i Visby domkyrka. Över 2000 människor hade samlats i den regniga och blåsiga novemberkvällen.De reserverade platserna räckte inte till för alla sörjande av vilka många fick sitta i koret och på läktarna. Vid foten av det svarta altaret låg på symboliskt framträdande plats ett stort ankare bundet av gotländsk gråmossa och smyckat med krysantemum. "Det föreföll denna afton som om havet modulerat ner sin höstligt spelande fjärrorgel till en monoton vaggsång över dem som fingo en ond,bråd död därute, i detta kalla hav."

Hansa in memoriam .

G.S-m skrev 27.11.44 i Gotlands Allehande: " Hansa var för många,många Gotlänningar en lång följd av år inkarnationen av Gotlands förbindelse med fastlandet. Ångbåtsbolgate hade fler båtar men se Hansa, det var båten det! Nyare båtar kommo,modernare, rymligare och starkare men Hansa var alltjämt för ett sjömansöga ett av Östersjöns vackraste fartyg med sin goda proportioner och framstående sjöegenskaper.Inredningen var moderniserad men

HANSA 24.11.44

i allafall på något sätt gammaldags trivsam för oss äldre... I rykande vinterstormar höll Hansa segt och envist sjön till dess det blev möjligt att fortsätta resan. När man tänker tillbaka på gångna år,så minns man så mycket,så många vackra och intressanta färder med Hansa. En gång gick hon på sångarfärd till Borgholm, en oförglömlig resa. Lite var minns vi säkert ännu isvintrarna för några år sedan då Hansa låg med sinande förråd utanför Hävringe och hennes siste befälhavare Martin Klintberg på ett framstående sätt tog hand om sina passagerare och förstod att trubba av deras oro och bekymmer.Den resan lät också tala om sig i pressen och det ströddes välförtjänta rosor över både båt och besättning.Martin Klintberg följde nu sitt fartyg i djupet och vakthavande styrman Lyth hann tydligen aldrig tänka en tanke förrän havet slöt sig kring honom. Ingen tvivlar på att deras och kamraternas sista tanke var att försöka rädda passagerarna.Må de nu vila i sin vida grav. Så gjorde och Hansa, hon gjorde sin plikt,hon såväl som hennes besättning, in i det sista. För många i Visby och på Gotland var det som att mista en gammal god vän när Hansa för alltid försvann i Östersjön.

"Stilla brusar havet sin urgamla sång,manande tränger det djupt i
vårt sinne:" Sjöman, giv akt! Sjöman, giv akt! Hör vad vind och
hav dig sagt: Vi gå att slumra i havets djup. Gud vare med oss!"

Gotland i sorg.

Sorgesång ljuder från Österhav, i tysta novembernatten.
Tonar i moll över käras grav, över djupt och höstmörknat vatten.
Bitter och meningslös tragedi,sorg till Gutarna sände.
Skövlade hem,vars fröjd är förbi.Ångest som själarna brände.

Modiga män sommed frejdig håg förde Hansa på Havet.
Brusande sjunger Östersjövåg,där fartyget ligger begravet.
Döden har krävt sin hårda tribut,älskat skepp de fick följa.
Funno sin vila vid Resans slut,sin grav i den vaggande bölja.

Gotland i sorg! Vad ord bli små
när smärtan och saknaden talar.
Tysta och gripna vi ej förstå,skänka den tröst som hugsvalar.
Vem kan väl pejla en annans ve? En makes och makas smärta.
Varsamt och innerligt trösten ge , åt ett sörjande hjärta.

Vem kan väl trösta en bruten far,säga de rätta orden
åt den vars livsmod nu krossats har,som miste det kära på jorden.
Män,vilka sändas till värn och vakt,runt om Gutaöns stränder.
Plikttrogen gärning i döden dem bragt,tysta vårt tack vi dem sänder.

Gotland i sorg! Har en stjärna sänt,den tröst som ej ord kan bringa
en vemodigt stilla och tyst advent,när klockorna mäktigt ringa!

HANSA 24.11.44

En skälvande ordfattig hjärtebön,för alla som sorgen rörer.
Advent! Lär oss bedja på Gutaön,vår Fader nog bönen hörer.
Anna Edlund
G.A. 4.12 1944

Sista resan

Där stävar ett skepp över Östersjö,på ett hav som knappt rörs av en dyning.
och kursen är satt mot Gutarnas ö, som blott anas i dimdunkel gryning.
Allt sover ombord,blott befälet står,- som alltid - på vakt i ödslig timma
och alla tänker att snart skeppet når,till hamnen,trots allt töcken o dimma.
Då dånar det plötsligt och brakar till,som en hälsning från helvetets makt-
och Hansa ligger där skadskjutet still, så sjunker hon snabbt för o akter.
Ja, havet tog allt som levande var ,så när som på 2 på skeppets lista.
De övriga Hansa till djupet bar,på den färd som blev fartygets sista.
Det finns blott ett steg mellan liv och död,så lyderdet manande kravet,
men sist i uppståndelsens morgonglöd,de kära skall stiga ur havet.
Arne Lönnbeck
G.A. 28.11.44

Forts. egna noteringar

Och livet går vidare.

On s 1.12 kl 06 avgick Sveabolagets ss Örnen med eskort från Nynäshamn mot Visby som ersättningsfartg för Hansa.Då Örnen lör 1.12 kom till Visby medfördes en del vrakgods som tagits upp under överresan: en miniflotte med hoptryckta flottörer som måste ha flutit upp fråb vraket,ett stycke av radiohyttens långskeppskott intill vilket Thuresson lågoch sov vid explosionen, en lår full med livbälten,troligen från fördäck,och vars lock flöt f ör sig ,en friholt,en Iivboj märkt Hansa Visby och en mattstump. -En planerad kranssänkning till havs lör 1.12 måste inställas och i bister kuling och en regnig gråvinters djupaste tristess samlades istället de anhöriga i S:ta Mariadomen där biskop Ysander talade. Sön 2.12 pågick kransnedläggning i en timmes tid i domkyrkan och mån 3.12 medförde Drotten på son resa till Nynäshamn- avgick kl 06 - 151 kransar på akterdäck och en stor skara svartklädda anhöriga,kvinnorna med fladdrande sorgedok helt draperade i svart.På olycksplatsen låg eskorten stilla medan kransarna en efter en sänktes i djupet.Alla ombord stod på däck med blottade huvuden. Stabspastor Ahlin talade och unisont sjöngs "Närmare Gud till dig." I den bortstävande eskortens kölvatten flöt en stor matta av kransar på det blygrå havet. - Samma dag, mån 3.12.44 var Stockholms storkyrka fylld med över 2000 personer vid en sorgegudstjänst i närvaro av statsminister Per Albin Hansson med maka och över 100 anhöriga. Runt ett högt kors av vita krysanteme

HANSA 24.11.44

i koret,flankerat av levande ljus, låg 150 kransar. De fördes tis morgon 4.12 på Drotten ut till olycksplatsen och sänktes i havet vid en minnesstund ledd av sjömanspastor Allan Christiernin. Samma dag 3.12 uppdrog Regeringen åt JK-ämbetet att utreda Hansatragedin. Den 4.12 meddelades att Hansa haft 3 ton explosiv vara ab 2dra klass i lasten vilket först väckte stort uppseende men en utredning gav vid handen att ingen explosion ägt rum i akterrummet där dessa varor lastats.Hade så varit fallet skulle bl.a kapten Molins hytt nr 11 ha sprängts i luften med alla angränsande hytter och utrymmen. Hytt nr 11 låg omedelbart över aktre lastrummets förliga del med lasttrumman på maskinkappens akterkant nästan mitt för hyttdörren. Nitrolit är i övrigt okänsligt för stötar och slag, man kan skjuta rätt igenom em nitrolitlåda och tända eld på nitrolit, som brinner mycket dåligt, men en explosion utlöses först genom en tändhatt i en nitrolitladdning. - Enligt förordning av den 18.5.28 får passagerarfartyg ta upp till 500 kg nitrolit och av 2a klass sprängmedel,t.ex gevärsammunition, upp till 4 ton.- - Den 4-5.12 hördes styrman Thuresson av JK-kommissionen. Fre 7.12 fick JK-kommissionen rapport om fyndet av en flotte och ett skrivbord i Sthlms yttre skärgård. Sön 9.12 hittades spillror av en livbåt vid Huvudskär. - Tis 11.12 stoppade Drotten med eskort på olycksplatsen och 2 kransar sänktes från det förband sergeant Åberg och vpl Sven Hansson tillhört.Chefen för LV-förbandet,kapten Nivell talade pch man sjöng Närmare Gud till dig. - Fre 14.12 rekonstruerades utanför Kustflottans bas i Stockholms skärgård en del av händelseförloppet omedelbart efter Hansas undergång men någon klarhet vanns inte i ljuskäglans ursprung. Denkunde i varje fall inte ha varit topplanternan på Hjkr 4 Waria ,som enligt preliminära beräkningar passerade platsen 20 minuter efter det Hansa sjunkit och på c:a 1' avstånd. Från Hjkr 4 hade ingenting iakttagits som tydde på någon olycka. Vädret var vid rekonstruktionen ungefär detsamma som den 24.11 på morgonen med mörker, regndis, 6-7 sekundmeters vind.Molin och Thuresson fick på olika höjd över vattnet se ljuskällor av alla de slag på ett svatånd av c:a 2000 meter. Det sken de sett liknade mest strålkastarljus men skenet hade varit gulvitt ocg verkat ännu mera avlägset. - Ons 19.12 vädjade utredningen till allmänheten att även i fortsättningen bistå med att tillvarata funnt vrakgods xxxkx som kunde misstänkas härröra från Hansa. -Fre 21.12 hölls sjöförhör i Stockholm och ett nytt förhör den 9.1.45.

Okända fartyg i farvattnet

Marinen hade den 24.11.44 Jagaren Mjölner och Hjkr 4 ute efter routen. Mjölner gick norrut på Drottens route mot Landsort och enligt preliminära utredningar föreföll Hjkr 4 ha passerat Hansa kl 03 på väg till Visby. Från ss Slite hade kl 01.30 iakttagits ett okänt fartyg som sågs gira och följa efter i Hansas kölvatten. Den 29.12.44 anordnade JK efter ingående

HANSA 24.11.44

förhör med alla berörda befälhavare,utkikar,styrmän och andra ett taktiskt spel vid vilket händelserna till sjöss utanför Landsort natten till den 24.11.44m rekonstruerades. Härvid fastslogs at ett okänt fartyg befunnit sig i detta område olycksnatten, och troligen även ett andra okänt fartyg. Det säkra okända fartyget iakttogs från ss Slite och från Hjkr 4 Maria men hade tidigare bedömts vara Gute respektive Hansa. Kl 01.15 den 24.11 befann sig på ingående ss Slite 5′, ss Gute 2′och ss Neptun 8′sydLLandsort .Samtidigt befann sig på utgående ss Hansa 2′från Landsort som på sin STB bog hade ss Flora av Hälsingborg på ungefär samma kurs. 2 minuter senare möttes Hansa och Gute varefter Gute kom inomskärs vid Landsort på sin resa till Stockholm. Vid samma tid iakttogs från ss Slite på resa Slite-Nynäshamn 2 master med toppljus samt grönt sidoljus på ettokänt fartyg av ungefär samma storlek som Sveabolagets ss Heimdall som närmade sig xx 88 från söder på Slites BB låring, något akter om tvärs.Lanternorna var inte riktigt skarpa odh låg 6 resp.8 meter över vattnet.Trots god sikt - månen hade dock gått ner -, syntes inga konturer i mörkret och inget dieselmotorljud hördes.Samtidigt som Gute och Hansa möttes och passerade varandra såg Slites befh Robert Sahlberg,Kungälv, 34 år samt utkik och rorsman det okända fartyget på knappt 1′avstånd -med ungefär samma kurs som Slite. Plötsligt sågs det gira BB till ungefär kontrakurs och dess topplanternor försvann, det verkade följa efter Hansa. Det upplysta fartyg som Hjkr 4 passerat c:a kl 03 på jämlöpande kurs efter att kl 02.23 ha passerat Bredgunds lysboj och som var vitmålat,med tänd däcksbelysning, belyst nationalitetsmärke som i kikare framstod som en korsflagga och från vilket även ljus syntes från fönster och ventiler,kan inte ha varit Hansa, enligt vad man kom fram till vid taktikspelet den 29.12.- Hjkr4 befann sig ,då Hansa gick under, 4-5′norr om olycksplatsen och på ungefär samma kurs som Hansa . Då det från Slite iakttagna okända fartyget vände befann det sig c:a 3½′SSO Landsort och ägnades från Slite ingen vidare uppmärksamhet, Styrman Thuresson hade från Hansa inte sett detta fartyg som vid mötet med Slite befunnit sig 3-4′akterom Hansa. - Utredningen klassade det vita fartyg med alla ljus tända som HJKR 4 passerat som ännu ett okänt fartyg. -Från ett spaningsplan kl 13.35 den 24.11 siktades i höjd med Gotska Sandön ett okänt nordgående fartyg med mörkgrått skrov och helt svart skorsten,utan flagg, på 3000-4000 ton ,vilket tidigare på morgonen måste ha befunnit sig i Hansa-farvattnet. -

Hansa-kommissionen

Den av regeringen den 3.12.44 konstituerade JK-kommissionen leddes av Kommendörkapten Gustaf Tham, rådman Erik Wilhelmsson,Sthlm och sakrevisionens sekreterare stadsfiskal Erik Lindström,Umeå. 1300 vrakdelar hopsamlades. I soretringen av godset på Uppsamlingscentealen på Kornö del-

HANSA 24.11.44

tog en man som varit 8 år på Hansa. Spillrorna visade sig uteslytande här röra från för- och mittskeppen såsom plankor från huvud-, mellan och båtdäcket, panelbitar från matsalen på mellandäck och däckshuset, rester av postrummets skott i förliga mellandäck, durken till befh hytt på på båtdäck 1e styrmans dörrposter, en skottbräda från radiohytten med ett väggur som stannat på 5.57, befh skrivbord, ett stort antal delar från ~~STB mellersta~~ STB mellersta livbåt, plankor o.a från förliga lastrummet inkl. sönderbrutna lastluckor, 8 st träflottar med inbygga flottörer, 2 livbältskårar, 4 livbojar märkta Hansa, 45 livbälten, 4 flytvästar. 106 splitter tillvaratagits från 31 vrakdelar. Därtill ett antal ytterst små splitter ~~vilka~~ vilka hittades insprängda i en postsäck som legat i posthytten om BB i förliga mellandäck. Metallografiska Institutet analyserat 87 stål och 6 kopparlegeringssplitter., och funnit dem härröra från plåten i Handas bordläggning. Splittren utplockate genom röntgen och magneter. Alla haft sama inslagsriktning snett underifrån och, som i en 75 cm lång mellandäcksplanka, varit glödande då de trängt in i trät. Pusslet lades i ett skyddsrum under en kyrka i Stockholm. Expertisen kom fram till att Hansa gått under efter en explosion som inträffat i förskeppets bordläggning vid spant 63 på 1-1½ meters djup under vattenytan och att det var fråga om torpedering. Kopparsplittrens legering okänd och av utländskt ursprung. Som tidpunkt för torpederingen fastslogs kl 05.57 den 24.11.44 på ungefärlig position N.58° 02′ - O 18° 10′. De medförda explosiva varorna i akterrummet hade ingen inverkan på katastrofens förlopp och omfattning. Minsta djup på katastrofplatsen är 97 meter inom en radie av 3′. Bärgning av vraket vore helt uteslutet och undersökning av vraket med luftdykare ej möjlig på detta djup. Att gå ner med observationskammare skulle inte tjän något syfte eftersom det fastslagits att Bansa torpederats och en observation av vraket för att utröna dess skador voare därför inte av behovet påkallad. Kommissionnen därför avstått från attföranstalta om en dylik åtgärd.

KK Sb vol 88/Eget

BESÄTTNINGEN

† Befh Valfrid Herman Martin Klintberg, Visby, 12.10.97 (Sedan 1938) gift
I rederiet sedan 1929.

† 1e styrman Karl Sune Hilding Nordström, Stockholm, 1.6.06 gift

† 2e styrman Ernst Gustaf Adolf Lyth, Visby, 24.10.83. gift
(Tidigare i Grängesbergsbolaget, bott 11 år i Narvik)

* Bitr. 2e styrman Arne Thuresson, Visby, 18.8.14 - överlevde.

† Chief Ernst Victor Andersson, Visby, 26.4.93

† 2e maskinist Karl Johan Oscar Gardell, Visby, 17.1.06

forts

HANSA 24.11.44

Forts besättningslistan

† Rorgängare Niklas Sigurd Wilhelm Hejdenberg, Visby, 19.2.87
† Matros Karl Rickard Sigfrid Karlsson, Visby, 15.3.91 - I bolaget sedan 1923
† Matros Gunnar Benhard Ahlqvist, Västerhejde, 21.7.18
† Lättmatros Jens Gottfrid Ringbom, Stora Sindarve,Hamra, 15.12.21
† Jungman Erik Karlsson, Västerhejde, 13.7.27
† Jungman Gillis Theodor Jaocobsson, Vänge, 14.4.27
† Eldare Osvar Valter Einar Hammerin, Visby,30.3.99 (Skulle 24.11 bevista sin broders begravning i Visby. Två systrar tog flyget)
† EldareErnst Gustaf Henrik Vestberg, Visby, 2.3.84 (21 år i rederiet)
○ Eldare Johan Herman Jonsson, Visby , 10.12.87
† Eldare Erik August Engström, Stockholm, 24.1.98
† Föreståndarskan Mathilda Elisabeth Edström, Stockholm,13.3.87 ogift
○ Kokerskan Greta Helfrid Marianne Karlsson, Sthlm, 26.6.18 ogift
† Penteristen Ester Maria Nilsson, Stockholm,13.11.27 -"-
† Kallskänkan Alva Margareta Selim, Stockholm, 18.3.20 -"-
(tidigare i Sveabolaget, varit 4 veckor på Hansa)
† Servitrisen Ulrika Desideria Vera Regnér,Sthlm, 24.2.11
† Akterstäderskan Katarina Paulina Kyner,Sthlm, 23.10.91 (25 år i rederiet) Talat om att mönstra av ," Det är så olustigt på sjön nu." Gift. Född Stenberg från Buttle,Gotland.
† Städerskan Martha Johanna Olga Jacobsson, Sthlm, 28.3.02

PASSAGERARE

○ Karl Einar Adolfsson, Lövö 2,Ålem,Kalmar län, 26.7.12, fiskare, inkallad Skulle till minsveparen Landsort.
† Gustaf Erik Andersson,Vedan,Husby-Oppunda,Ripsa,22.3.03,hemmansägare
○ Inkallad, skulle till Gotlands Kustartillerikår.
† Tage Gustaf Björk,Kristianstadsvägen 7,Malmö, 7.9.17, montör.
† John Erik Boll, Karlskronaplan 4A, Malmö, 4.9.18, stationskarl
† Allan Emil Bratt,Drottningholmsvägen 15,Stockholm,8.3.92, tullkontrollör.
† Lage Sigfrid Börje, Gröndalsgatan 18,Oscarshamn, 27.11.19, vpl maskinist Skulle till Gotlands KA-kår.
† Sven Frank Evert Classon, Tegnérgatan 18,Stockholm, 18.6.17 ,verktygsfilare
† Sven Åke Dahlberg, Smålandsgatan 3,Kalmar, 21.4.26, musikvolontär, 18 år Skulle från LV-4 i Malmö till ny tjänst vid Gotlands Infanteriregemen
† Tage Gunnar Dufvander,Supgränd 2,Ystad, 18.8.10 furir (vpl grovarbetare) Skulle till minsveparen Landsort.
† Johan Axel Emilsson, Majorsgatan 6,Stockholm, 4.3.97, kontorschef.
† Ingvar Fahlström, Thuxlegatan 29b, Sundbyberg, 30.6.08, båtbyggare

Forts

HANSA 24.11.44

PASSAGERARE forts

† Elisabeth Edla Johanna Fransson, Hornet 1,Visby, 10.3.20, affärsbiträde
På hemväg efter att ha förlovat sig i Nybro.

† Elsa Ida Maria Fröström, Lekarve,Sanda, 14.9.03, hembiträde, ogift.

† Gustaf Olof Adolf (Pettersson) Griborn,Stadsägen 1272A,Visby, Charkuterist
På hemväg efter att ha hälsat på sin sjuka moder i Sthlm.

† Gustav Torsten Gustafsson, Murgrönan 1,Visby, 24.2.06, fiskeriinstruktör

† Ragnar Halldén, Bergsvägen 31,Lidingö,4.10.06, revisor (I sällskap med
kapten Molin & överste Lindqvist på resa till en konferens)

† Sven Emil Hansson, Gröna Gatan 19B, Jönköping, 25.8.21 , vpl kemigraf
Skulle till sitt luftvärnsförband på Gotland.

† Sven Theodor Hasselberg, Hemgårdsvägen 3A,Nyköping, vpl grovarbetare,
Gotlands Inf.regemente. Skulle åkt med en tidigare båtlägenhet
från Nynäshamn,men råkade stiga på fel tåg vid Stockholms södra
station och kom tillbaka till Nyköping. Kom sedan på Hansa.

† Erik Wilhelm Helin, Sysslomansgatan 40,Uppsala, 30.12.06,furir (UO 2a grad)
Skulle till Gotlands Kustartillerikår.

† Sven Bertil August Jakobsson, KA 3-Örlogsstation,2,2,21 , furir
Skulle till minsveparen Landsort.

† Gustaf Adolf Johansson, Glommen 19,Långås, 10.7.12 ,Vpl, fiskare,
Haft 8 dagars permission.

† Karl Gustaf Erik Johansson, Gisbo,Nykil, 22.4.23 ,Vpl jordbruksarbetare
På väg till Gotlands Kustartillerikår.

† Lilo Anna Margareta Johansson, Luntmakargatan 65,Stockholm, 10.8.26,
Affärsbiträde, anställd på Sidenhuset,Sthlm.Skulle besöka
sina föräldrar i Fårösund.

† Nils Gustav Johansson, Stadsägan 1023,Visby, 21.6.20 i Kil, Lagerförman vid
Visby El.Byrå, nygift juli -44,makarna hade varit på besök hos
hans föräldrar i Kil för första gången efter bröllopet.

† Anne Maj Johansson (f.Endrell),Stadsägan 1023,Visby, 28.2.24, fru
Gift juli -44 med Nils Gustav J. Hon var dotter till framlidne
nämndemannen Endrell i Arkebäck,Gotland.

† Anders Sigfrid Karlsson, Lundtorpet,Solinge, Ransta,Sala, 15.9.00
Arrendator, inkallad, Gotlands Kustartillerikår.

† Stig Allan Johansson, Lillebo,Jonsberg,Arkösund,16.12.14,Vpl fiskare
På väg till Gotlands Kustartillerikår.

† Ester "Ejan" Barbro Maria Karlsson, Tornet 1,Visby,3.3.15 i Bunge
På hemväg med sin lilla dotter efter besök hos maken som tjänstgjorde på Bromma flygfält, Stockholm

† Britt Sonja Barbro Karlsson, Tornet 1,Visby, 24.5.38, dottern , 6 år.

(Se sid)

HANSA 24.11.44

PASSAGERARE forts

+ Ivar John Evert Karlsson, Hemse,5.1.18,butiksbiträde vid Duse & Melin,Hemse
Gift, inkallad som fältpolis,Gotlands KA-kår.

+ Evert Victor Karlsson, Kantorp,Sköldinge, 15.9.08,Vpl sintringsarbetare
På väg till Fältpoliskompaniet.

+ Karl Einar Henning Karlsson, Rörstrandsgatan 23,Stockholm,24.10.19,
Typograf vid Esselte,skulle förlovat sig i Visby.

+ Sven Ture Karlsson, Lövsveden,Östra Ryd:ögl, 30.6.18,Vpl lantbruksbiträde
Skulle till Gotlands KA-kår.

+ Gösta Edvard Karlström, Isleryd, N.Fågelås, 16.9.19, Vpl lantbruksbåträde
Skulle till Gotlands KA-kår.

+ Karl Georg Wilhelm Kjellander, Liverpoolsgatab 28,Motala,26.1.19,Vpl
Vpl resande (köpman),skulle till Gotlands KA-kår.

○ Karl Bertil Kronholm, Sinclairsholm, Gumlösa,27.9.20,vpl matros,
På väg t. minsveparen Landsort, en vecka kvar i lumpne,
torpederad 2 gånger, bombad i Bremen.

+ Axel Bertil Källström, V.Nygatan 30A,Norrköping. 16.6.21,Vpl frisör
På väg till Gotlands KA-kår

+ Johan Erik Larsson, Hästlösa, Lisjö, Surahammar,3.2.19,Vpl grovarbetare
På väg till Gotlands KA-kår

+ Evert Gottfrid Lind, Bondegatan 4,Stockholm, 5.12.14 ,vpl chaufför
Tillhörde kryssaren Gotlands besättning,på väg hem på tjänst-
ledighet,köpt biljett till hytt nr1.

+ Sven Olof Lennart Lindén, S.Järnvägsgatan 21B,Västervik,15.4.20, elev vid
yrkesskola för möbelsnickare, Vpl vid Gotlands KA-kår,modern
var änka, fadern drunknat.

+ David Yngve Torwald Lindén, Invernessvägen 9,Stocksund,8.11.10,civilingenjör
gift, 2 barn, på tjänsteresa för Riksförsäkringsverket för
att inspektera maskiner i samband med arbetarskyddsfrågor.
Han tjänstgjorde vid Tekniska Högskolans kemiavdelning.

+ Rolf Axel Lindquist, Nybrogatan 76,Stockholm, 17.12.95,överste, gift, 4 bar
Souchef i Arméstaben sedan 1.4.44,ressällskap med kapten Molin.

* Arne Mohlin, Stockholm, f-1910, kapten vid Ingeniörstrupperna,ressällskap
med revisor Halldén & Överste Lindquist, överlevde.

+ Karl Einar Lindström, Sanda,Strängnäs, 26.8.10, Vpl motorskötare
På väg till Gotlands KA-kår.

+ Karl Albert Nilsson, Svedja, Rengsjö, 28.3.18,golvläggare.Tillsammans med
Oredsson & Persson från AB Sv.Golvunderhållet i Malmö, på väg
till KA3 i Fårösund för arbete där.

Forts

HANSA 24.11.44

PASSAGERARE forts

+ Fredrik Uno Näslund, Vivsta,Timrå,4.9.22,Mejersit, på väg till ny plats vid Sylfaste mejeri,kommit t. Sthlm 23.11 kl 20 från Kramfors,sedan aldrig meravhörts, måste ha rest med Hansa.

+ Almina Victoria Olofsson, Lilla Rongome, Alva,Hemse,15.3.18,fru,reste 15.11 från Visby med 10-dagars biljett för att besöka sin man vpl 74-76-35 på Värnamo lasarett.Då hon sedan aldrig mer avhördes förstod maken att hon måste ha rest med Hansa.

+ Axel Christian Olsson, Kasa by,Husum,25,.9.13,Vpl sågverksägare på väg till Gotlands Kustartillerikår.

John Oscar Olsson, Vårdklockan 2,Visby, Metodistpastor som varit på konferens i Sthlm , f.7.11.94, bosatt i Visby sedan -43,skulle hem till en jordfästning. Tidigare tjänstgjort i bl.aSäffle, Örebro ,Boden.

John Olsson, Ansgariegatan 1, Stockholm, 16.6.83,sjökapten, inspektör i Sveabolaget.tidigare fört Mjölner,Fenris,Warjo,gick iland 1930 I Sveabolaget sedan 1908.

+ Harald Lambert Oredsson, Långhällagatan 18,Hohög, 1.11.12,golvläggare Tillsammans med Nilsson & Persson från AB Sv.Golvunderhållet i Malmö på väg till KA3 i Fårösund för arbete där.

+ Helge Manfred Persson, Kristianstadsvägen 10,Malmö,7.6.09,golvläggare Tillsammans med Oredsson och Nilsson på väg till arbete vid KA3 i Fårösund.

+ Karl Emanuel Petterson, Rorarve, Gammelgarn, 1.10.78,hemmansägare. Varit på Radiumhemmet i Stockhlm för behandling.

Bengt Paul Karl Scheel, Skeppargatan 77,Stockholm, 23.5.20,Vpl ingeniör Tillhörig ett luftvärnsförband på Gotland.

+ Karl Alf Håkan Sjöholm, Ragnabo 4, Söderåkra, 7.5.17,Vpl fiskare På väg till Gotlands Kustartillerikår

+ Sven Erik Wilhelm Strand, Bocken 1, Västervik, 21.4.21, mejerist,Vpl,KA-kår

+ Erik Johan Oscar Söderberg, Köpmannen 1,Visby, 1.12.18 Vpl maskinelev på väg till Fältpoliskompaniet.

+ Ragnar Johan Arvid Thimgren, Fregatten 12-13,Visby, 10.1.07,Vpl guldsmed på väg till Gotlands Infanteriregemente FÖRHANDLAT OM KÖP AV GULDSMEDS-AFFÄR I STHLM. GIFT, UTAN BARN.

+ Bengt Gustaf Törnblom, Capellavägen 4, Lidingö, 18.11.23,Vpl kontorist på väg till Göta Pansarlivgarde.

+ Arthur Bertil Sigvard Wickman, Rovede,Eskelshem, 7.12.19,hemmason och lantbruksarbetare ,varit på läkarbesök i Sthlm, försörjde MOR OCH 3 sysko

+ Anna Maria Wäpling, Svartbäcksgatan 5,Uppsala, 8.9.96,fru, gift med kapten Petrus Wäpling,Ystad,på väg till sin syster i Visby vars make, artisten Erik Skårman, skulle fira sin 60-årsdag.Fru Wäplings mor,76-åriga godsägarinnan Thyra Jönsson,Stora Bjurum,avled 26/11 i schock efter dödsbudet.

HANSA 24.11.44

PASSAGERARE forts

† Hans Gustav Åberg,Lundagatan 44,Stockholm, 12.10.17,studerande, Vpl sergeant vid I 18, på väg till ett luftvärnsförband.
† Rune Öhman, I 18,Njutåner, 15.3.23, vpl furir, på väg t. Gotlands KA-kår.

Ur Gotlands Kustartillerikår.

UO 2a graden Erik Wilhelm Helin, tjärbrännare Karl Einar Lindström,Frisör Axel Bertil Källström, grovarbetare Johan Erik Larsson, filare Lage Sigfrid Börje, FurirRune Öhman, resanden Karl Georg Kjellander, jordbrukare Sven Ture Karlsson, hemmansägare Gustaf Andersson,jordbruksarbetare Karl Gustaf Johansson, arrendator Anders Sigfrid Karlsson, verktygsfilare Sven Ture Karlsson, fiskare Åke Sjöholm, snickare Sven Olof Lindén, mejerist Sven Erik Strand,fiskare Stig Allan Johansson, arbetare Evert Victor Karlsson, civilvolontär Axel Christian Olsson, Vpl 8000-9-46 Dahlberg ,f-26

Ur Luftvärnet

Vpl sergeant Karl Gustav Åberg, Vpl Bengt Karl Paul Scheel, Vpl Sven Emil Hansson.-

Ur Göta Pansarlivgarde

Kontorist Bengt Gustav Törnblom.

Ur Fältpoliskompaniet

Maskinist Erik Söderberg, biträdet Evert John Ivar Karlsson.

Ur Gotlands Infanteriregementes depå

Vpl Sven Theodor Hasselberg, guldsmed Ragnar Thimgren.

Ur Flottan

Furir Sven Bertil Jakobsson, Vpl Tage Gunnar Dufvander, Vpl Karl Bertil Kronholm,, fiskare Karl Einar Adolfsson. De skulle till minsveparen Landsort från vilken en krans sänktes på undergångsplatsen den 26.11.

Allmänt om passagerarna

Passageralistor upprättades av SB W.Larka endast över I:a och 2:a klass padsagerare. Några som helst anteckningar om 3:e klass passagerare verkställdes inte. I samband med kontroll av passagerarna för attslussas ombord genom polisspärren gjordes inga antecknigar. Hansas passagerarlistor försvann med fartyget, men på AB W.Larka fanns en förteckning över dem som rest i Ia och 2a klass. ~~Rixxxxxxxxxxxx~~ Att 62 passagerare medföljde har Polis och militärmyndigheter i samarbete klarlagt. Saknad och på de tidiga dödslistorna fanns bl.a E.B.Häggbom:Hedesunda, som skulle rycka in vid KA 3

HANSA 24.11.44

den 25.11 och dessförinnan hälsa på sin mor i Norderihre,Lärbro. Ännu den 8.12 saknades 17-åriga Walborg Thomsson,Gardarve,Alva, som den 23.11 rest norrut med tåg från en gård i Skåne.Hon skulle till Fågelum i Västergötland för sjukvila,men kom aldrig dit. Hon kan ha träffat fru Olofson från Ringome,Alav,på tåget från Värnamo och beslutat följa med henne hem. Enligt de preliminnära undersökningarna i Nynsähamn 24.11 kunde upp till 95 personer ha medföljt Hansa, 75 personer hade kommit med Stockholmståget till Nynäshamn kl 23 den 23.11. 10 steg av vid stationen, 65 fortsatte till Hansas tilläggsplats. 7 personer hade kommit med ett tidigare tåg och gått ombord på Hansa. Hamnvakt Otto Wennerberg,Nynäshamn berättade 25.11 för journalisterna:" En liten tösunge, en 3 år kundehon väl vara, varden första jag tänkte på när hamnmästaren kom och sade att Hansa gått under. Hon var så glad som en liten lärka,hoppade runt omkring mig,gamla gubben, och sa, " Jag är så glad, så glad för att åka båt." Inte ett ord kunde jag säga de första minuterna när budet kom. En liten grupp på 7 personer kommer jag särskilt väl ihåg för de kom med ett tidigare tåg och just jag hade hand om deras papper när de släpptes genom grindarna. Det var ettpar militärer, två unga flickor i 20-årsåldern,mer kunde de inte vara, de såg så unga ut, och så en civil herre och mamman med den lilla tösen som gladde sig så åt att få åka båt. " - Dödslistan publicerades den 26.11 och upptog då 86 namn på 30 civila hyttpassagerare,34 militärer, 22 besättningsmedlemmar , men senare justerades listan till 84 namn. 21 värnpliktiga till skulle ha medföljt Hansa men hade försenats av tjocka. Sekreterare Carl Erik Ekman, son till Gotlandsbolagets VD konsul Ekman, hade hyttplats beställd men försenades och måste ta flyget.

JK/Eget

LASTEN.

Hansas last utgjordes av 3 godsvagnslaster styckegods och 3 vagnslaster tidningspapper, masonite och militära sprängmedel,klass 2. I förrummet,som träffades av torpedexplosionen i sin främre del, inlastades 10100 kg papper i 250-kg-rullar,stuvade i ett lager på durken i rummets förliga del,och akter om dessa stod buntade masonitskivor ,sammanlagt 7514 kg,placerade tvärskepps. ovanpå detta stuvades 4-5 kolli möbler och två kolli stolar utgörande 2 möblemang,en varmvattensbederade i låda och 4 st 125-kilos trälådor med okänt innehåll,liknande lådor som används för militära klädtranaporter, men enligt stuvarna för tunga för att innehålla tyg. - Förliga lastrummet sträckte sig långt in under Hansas brygghus. I det lilla akterrummet,ned till vilket ledde en intrunkad lastlucka, inlastades 2½ vagnslaster styckegods (fraktgods) och 3150 kg explosiv vara av 3e klass förpacka i 88 lådor. Partiet bestod av 1250 st detonatorer (~~xxxxxxxxxx~~) med en

HANSA 24.11.44

vikt av 62½ kg,innehållande tillsammans 50 kg trotyl, Dels 166 st burkladdningar,vikt 2739 kg, innehållande 2490 kg nitrolit och dels 2500 meter stubin,vikt 62½ kg innehållande 25 kg pentyl = 10 gram per meter. Fraktsgodset utgjordes av plywood, tvättmaskiner, verktyg, potatisgrepar, fiskeredskap, livsmedel, kortvaror, sytråd,choklad mm mm. Bland småpaketen fanns filmen "Havet är vårt öde" som skulle haft Visbypremiär den 25.11. Att Hansa haft explosiv vara ombord meddelades först den 4.12 och väckte först stort uppseende men det klargjordes snabbt att detta parti i akterrummet inte haft någon som helst inverkan på katastofens snabba förlopp. - Utöver den reguljära lastem medförde Hansa i postrummet i fördäck, där torpeden gick in, en postsändning bestående av 128 säckar brev och tidningar (2 säckar hittades bland vrakspillrorna), 68 säckar med 1100 paket, och 14 säckar värdepost,innehållande bl.a 18 försändelser assurerade för 24000:- kr och 215 rek. Postverket utbetalade i reklamationer 50.000:- kr för bl.a 2000 aktier i AB Industrivärlden och 250 premieobligationer. Om lasten se även SKNEIII vol 323. Lasten debatterades 6.12 i riksdagen.

JK-utredningen 1945.

De överlevandes berättelser

Hansa passerade Bredgrunds lysboj ,0,8' syd Landsorts fyr, kl 01.07 den 24.11 Styrman Thuresson hade befälet på bryggan och jungman Jacobsson och matros Carlsson byttes om som utkik och rorsman. Inget tilldrog sig under Thuresons vakt utöver att han siktade ljusen från passerande Gute och Drotten. Kl 03.30 avlöstes han av styrman Lyth och de 2 andra avlöstes av matros Ohlqvist och lättmatros Ringbom.Thuresson gick omedelbart till kojs i radiohytten på båtdäck och somnade.

Kapten Molin

Motsats till styrman Thuresson kunde kapten Arne Mohlin redogöra för vad som hände ombord.Mohlin delade hytt nr 11 med revisor Ragnar Halldén och de hade ressällskap med överste Rolf Lindqvist som hade hytt nr 7. Hytt 11 låg akterut om STB c:a 5½ meter för om trappan upp till huvuddäck.Mohlin somnade vid 01-tiden efter att ha tagit 1½ Bromyltablett. Mohlin berättade för JK-kommissionen följande:" Jag vaknade mycket plötsligt,och jag vill minnas att Halldén var uppe ur kojen något föfe mig. Jag vaknade tvärt till och fick den uppfattningen att det hänt någonting."Vad är det?" sade jag eller något sådant. Halldén svarade:" Det måste ha hänt en olycka.Vi kanske har gått på en mina." Vi sprungo ut ur hytten,Halldén först och jag efter. Jag gjorde mig tid att häkta av kappan för jag tänkte att om vi går upp på däck blir det kallt att springa omkring i bara pyjamasen. Vi var barfota. -Jag har absolut klart för mig att när jag stod i hytten hördes jag en kvinna skrika och klirr av glasrutor.Jag har en känsla av att skriket kom

HANSA 24.11.44

Från den aktre trappan. Klirret av glas kan ha kommit från aktersalongen på huvuddäck. När vi sprungo ut genom hyttdörren kastade jag en blick föröver längs korridoren.Lyset brann och ingenting fanns i korridoren som var trasigt. Den reflexionen gjorde vi attbåten lutade föröver men utan slagsida. Lutningen föröver var ganska svag. Ingen av oss tycks ha haft en tanke på att springa till hytt 7 och väcka Lindqvist.Jag hade ingen känsla av omedelbar fara,men vi tyckte att det var förskräckligt obehagligt. Det fanns inte en människa i korridoren eller i trappan upp. Hyttdörrarna jag passerade var stängda och jag såg överhuvud taget ingen öppen dörr i aktersalongen.Vi störtade uppför trappan. I trappan krängde jag på mig kappan. Jag svängde ut på BB-sidan. Vart Halldén tog vägen, vet jag inte. Jag såg honom inte mera på däcket,efter vad jag kommer ihåg. Utkommen på däckets BB-sida fortsatte jag omedelbart framåt och såg då att det lyste från BB-sidan av förliga däckshuset. Vidare lyste det utefter däcket, även taklamporna,och ljuset förtonade förut. Det var upplyst en bra bit framåt,men sedan var det mörkt längre föröver. Samtidigt såg jag hur sjöarna slog upp på huvuddäck i riktning mot fören. Det märktes nu mera tydligt att båten lutade föröver men utan någon slagsida.Det var en markerad lutning framåt,men inte så stark att det var någon svårighet att röra sig. Jag hörde maskindunket och kan därför med bestämdhet säga att maskineriet var igång. Jag förstod att båten skulle sjunka för jag hade en bestämd uppfattning av att föröver i mörkret var det själva vattenytan som slog in över däcket. Jag hörde en kvinna skrika och en del röster och gjorde den reflexionen att de nog försöker sätta ut livbåtar. BB om akterliga luckan mötte jag en pyjamasklädd upprivven man i ungefär min ålder som ropade efter var det fanns några livbälten.Han sprang föröver.Det hela var kusligt och spöklikt,särskilt att jag utom mannen inte såg några människor. I höjd med lastluckan vände jag och tittade in genom fönstren till 2a klass-salongen akter. Båda de förliga fönsterrutorna var krossade på BB-sidan.Inne i salongen var det inga människor kvar.Ljuset brann fortfarande. Jag sprang föröver för att få tag på livbälten.Jag tror att jag fortfarande hörde maskindunket,när det slutade kan jag inte säga. Sedan måste jag ha sprungit runt förkantenpå akterliga döckshuset över på STB-sidan och vidare akteröver.Däckshusets STB-sidan var mörk,kanske på grund av nerdragna rullgardiner.Jagsåg inte om fönstren var hela heller krossade. Däckslyset om STB lyste men det var betydligt mörkare på STB-sidan.När jag kom fram till akterkanten av däckshuset tittade jag på utrymmet akter om skylightet efter livbälten. Där låg en hel hop saker upplagda och jag trevade högt uppe under taket efter livbälten men fick bara tag på en däcksstol. Jag slängde den ifrån mig och fick samtidigt akteröver syn på en ljuskägla rakt akterut. Så gott som samtidigt kände jag att jag lyftes med båten.Jag störtade fram till relingen och fick med ena handen tag i en stötta till däckstaket,höll

HANSA 24.11.44

den andra handen troligen på räcket och tog avstamp från relingen utanför räcket. Jag tittade hela tiden på ljuset akterut, trodde det var en fyr, t.o.m. Landsorts fyr. Jag hade ingen aning om tiden. Hade efter uppvaknandet inte tittat på klockan. Ljusskenet var fast och gulvitt med rund, klart avgränsad ljuskägla. Det var mycket långt borta. Jag gjordeden reflextionen att dit orkar jag aldrig simma. Ljuset på Hansa lyste ännu,jag tror nästan jag såg några vågkammar,men i övrigt var det nattsvart. Någonstans mellan ljuskäglan och oss glittrade vattnet, det glittrade lite egendomligt,närmare oss än ljuskäglan. I mitten var en mörk gata med glitter relativt samlat på båda sidor om gatan. Det glittrade inte ända fram till Hansa. Jag hade en känsla av att själva ljuskällan var högre belägen än den plats där jag själv stod. Det var inte många sekunder jag betraktade det. Jag hoppade med fötterna före och flöt upp ganska snart.Jag skrek på hjälp ett par ggr simmande mot ljusskenet som jag såg klart och tydligt. Jag hoppades att det kom från en båt på väg.Då jag efter några simtag vände mig om hade allt ljus på Hansa slocknat. Akterskeppet hade rest sig helt och hållet. Jag blev förbluffad över att ~~detgick~~ fartyget gick ner så hastigt. Både när jag stod på däck och när jag kom i vattnet hördes ett väsande ljus men jag hörde ingen explosion. Jag slog med handen först mot en lössliten dörr eller lucka och sedan mot några lösa plankor. Jaghöll i dörren några ögonblick medan jag simmade,släppte den sedan. Efter ytterligare några simtag ~~sol~~ slog jag handen mot något hårt på min högra sida. Det visade sig vara en livbåt.Den kan omöjligen ha hunnit flyta upp från Hansa. den måste ha legat där innan jag stötte på den. Jag var åtminstone 15 meter från Hansa då hon sjönk. Jag kände inget sug i vattnet. Jag simmade hela tiden mot ljuset bort från Hansa och det var livbåtens akter jag slog handen i. Jag ropade till:" En livbåt! " eller något sådant,jag kommer inte ihåg vad jag skrek. Då såg jag inte till några andra,jag såg ingenting utom ljusskenet, men ögonblicket därefterhörde jag röster bakom mig. Omedelbart därpåkom Halldén och styrman Thuresson simmande,troligen snett bakifrån vänster. Vi ordnande oss på kommando längs båten för att dra den på rätt köl,jag längst akterut, Halldén i mitten och Thuresson vid fören. Vi skrek nog lite i mun på varandra att vi skulle vända båten. Vi fattade tag i kölen alla tre på en gång och tryckte ner den,fick tag i relingen och tryckte ner den mot oss så att vi på mage kunde simma in i båten.Det var ganska grov sjö. Vi ställde oss alla upp i båten och letade efter öskar.Relingen låg i eller under ytan. Thuresson och jag fick tag i varsin åra samtidigt som Halldén hittade en hink som han började ösa med. Ett hopplöst företag eftersom relingarna låg till stor del under ytan. Jag kände hur det värkte i benen av kylan och sade att " vi måste få tagi en flotte." Medan jag sysselsatt med åran stod upp i båten och försökte vända den såg jag vid flera tillfällen mot ljuskäglan och

HANSA 24.11.44

såg då en svag skuggning något till vänster om ljusstrimman i vattnet oå c:a 40 meters avstånd. Hade inte ljusstrimman varit hade jag aldrig fått syn på den låga svaga konturen av föremålet. Jag har inga minnesbilder av Thuresson i båten, beroende på mörkret men minns att jag såg Halldén och att hans hink var av metall.Medan jag ännu var kvar i båten såg jag också konturen av en människa som befann sig ovanpå en låda eller dylikt,betydligt närmare båten än det föremål som senare visade sig vara en flotte. Jag lyckades vända båten med stäven i riktning mot föremålet i avsikt att paddla ditåt. Även Thuresson paddlade men föremålet verkade driva allt längre bort ifrån oss.Plötsligt kom en våg in från BB låring,båten slog runt och vi kom i vattnet.Jag höll på en bra stund att simma i riktning mot flotten men tyckte varken att det var särskilt besvärligt heller kallt. Pyjamasbyxorna hade jag simmat ur innan jag nådde livbåten,men jag hade jackan och kappan på mig.Jag simmade förbi mannen på lådan.Jag såg tydligt att han satt grensle över lådan,vänd mot mig,ochmen benen i vattnet. Han var iförd pyjamas. "Simma till flotten", sade jag åt honom men fick inget svar. Simmande utan uppehåll nådde jag flotten ,fick ena benet över kanten och klättrade ombord på den. Innanför flottens räcke var utbredd en presenning,fästad i alla fyra hörnen och troligen ävenpå mitten vid räcket.Allt var blött men det stänkte inte in något nämnvärt. Strax efter mig kom Thuresson fram till flotten och tog sig upp. Halldén hade stannat vid mannen och krupit upp på lådan.Jag såg dem bägga som silhuetter i mörkret och skrek över till dem :" Kom överhit till flotten, här finns nog grejor!" - Men så fort vi kommit upp på flotten blevvi fullständigt stela av köld. Jag kunde inte göra någonting med händerna utom att dra upp en tamp så vi kunde krypa under presenningen och bända upp den med ryggarna så mycket att vi bägge kom fram till utrustningslådan.Sedan vi fått loss en sprint och en järnten fick vi locket av lådan och kunde plocka upp oljerockar,presenningpåsar och en säck med filtar. Jag skrek ännu en gång till Halldén : " Kom hit! Här finns kläder!" - "Har du kläder,Arne?" hördes en svag röst. Det var det sista jag hörde av Halldén.Oljerockarna var hopklibbade. Jag minns inte hur det gick till,men vi fick upp en kagge dricksvatten.Jag var ganska borta ett tag, minns inte vad vi gjorde. Så småningom kunde vi bända upp en flik av presenningen och böja tillbaka den och fick bättre arbetsutrymme. Dethade börjat ljusna men jag såg inget spår av lådan och Halldén, eller den andre okände mannen. Vi lade oss ner och bredde över oss så mycket vi kunde av rockar, filtar och presenningpåsar.Jag masserade mina fötter,men benen var känslolösa.Jaghade en känsla att inte ha några ben. Jag slog med händerna för att få liv i dem men det var absolut omöjligt att bli varm. Thuresson fick med en yxa upp en burk corned beef.Han var ivrig att äta för att bli varm ininfrån. Vi kom överens om attvi måste

inrätta oss bättre på flotten. Vi ordnade kiksom ett bord i mitten där vi ställde upp all mat vi hittat och vi ordnade varsin bädd av oljsreockra och påsar. Torra filtbitar i remsor virade vi runt fötterna som filttossor. Vi lindade varsin av de torrare filtarna om benen och kröp ner till midjan i rar sin presenningpåse. Dessförinnan tog vi på oss oljerockar. Thuresson tre och jag, som hade min kappa, två. Sedan plockade vi upp raketlådan,xxxx och primusköket och tog fram 2 rödvita signalflaggor. Thuresson slog upp den ena så att den fladdrade för vinden,den andra lade jag bredvid mig för att ha den till hands. Jag virade ett förband runt Thuressons huvud. Fotogenköket var odugligt får det hade kommit vatten i fotogenen. Vi började äta choklad och hårt bröd.Det fanns tändstickor och vi riggade upp en raket, men den var sur likaom de andra raketerna trots att delegat i en igenlödd låda. I en annan igenlödd låda fanns bloss. Dem sparade vi.Under det vi sysslade med detta hade vi blivit lite varmare och skakade inte fullt så mycket.Sedan låg vi och väntade och åt. Det var ganska kraftig sjö men bara en och annan våg skvätte upp på presenningen. Så gick det några timmar. Vi tyckte oss 2 gånger höra motorbuller men såg ingenting och trodde det var vinden som framkallat ljudet. Tredje gången vi hörde ljudet såg jag ett flygplan på långt håll med kurs rakt emot oss.Jag såg genast att det var en landmaskin. Jag sträkcte upp flaggan som blåste ut vinkeltätt mot planets färdriktning.Efter att ha svept runt oss några gånger på låg höjd avlägsnade sig planet som var ett av Aerotransports passagerarplan på Visvbyrouten. Vi kröp ner igen för att få lite värme .Det minsta vi höjde oss över presenningen i blåsten blev det fullkomligt iskallt. Efter någo timme stack jag upp huvudet och fick då se 2 krigsfartyg ganska långt borta med kurs mot oss. Vi tände varitt bloss och och svängde dem.Sedan tände vi ytterligare varitt bloss. Ganska snart girade krigsfartygen STB och kom rakt ner mot oss. Detfrån oss sett vänstra fartyget skickade upp några ljussignaler det var Arholma. Sedan kom minsveparen Landsort upp intill flotten och kastade över en lina som Thuresson gjorde fast. Därefterhalades vi ombord. Vi fick klä av oss,sveptes i filtar i väntan på bad och fick varsin kopp hett kaffe. Efter någon timme hade vi fått värme i kroppen igen.Landsort låg och säkte på platsen till kl 17.30.Vid ankomsten till Visby var kl 19."
--- För att utröna hur lång tid som kan ha förflutit från det Mohlin vaknade i sin hytt och till dess han hoppade överbord,har händelseförloppet rekonstruerats ombord på ss Aeolus.Mohlin fick ligga i en hytt motsvarande Hansas hytt nr 11 å STB mellandäck och sedan förflytta sig på motsvarande sätt och på samma sträckor som olycksnatten på Hansa. Tid togs med stoppur. Rekonstruktionen företogs 3 gånger och som medeltid erhölls 52½ sekunder. Vadbeträffarde sönderslagna förnstren i aktersalongen hade Mohlin ett klart minne av större och mindre glastaggar som satt kvar på alla fyra sidorna. Han stakc in hela huvudet genom fönstret. En filt i kojen inunder förnstret

HANSA 24.11.44

var uppvikt mot fönsterskottet. I salongen fanns ingen människa kvar. Han fick omedelbart det intrycket att fönstren krossats av en explosion. -

Styrman Thureesons berättelse.

Thuresson kojade i radiohyttenkl 03.30 den 24.11 och somnade omedelbart. " När jag vaknade till medvetande stod jag ungefär till midjan i vattnet och hade en förnimmelse av att det var någonting under fötterna på mig, men det försvannganska snabbt.Jag såg Hansa med ena ögat.Över vänstra ögat rann hela tiden blod från ett 5 cm långt krossår på i pannan.Hansa låg med förskeppetunder vatten ,lutande ungefär 45 föröver och vände inom några ögonblick aktern rakt upp och gick rakt ner i djupet. Något ljus såg jag inte men lade märke till att aktermasten stod kvar.När hon sjönk vred hon sig en aning åt vänster.Jag låg på hennes BB-sida,c:a 25 meter ut i vattnet,kanske ännu längre bort. Jag har en förnimmelse av att däckshuset på båtdäck var borta,men den förnimmelsen är mycket svag. Jag drogs ner av suget,men inte så förfärligt långt.När jag fick huvudet över ytan så snurrade runt omkring mig en vild karusell av vrakdelar och det verkade som jag låg i centrum av en virvel.Jag värjde mig med händerna mot plankstumparna. Jag fick tag i en 2 meter lång planka ochden lade jag mig tvärs över.Den bar inte men hjäpte i allafall till så att jag kundeorientera mig lite granr Jag hörde röster i mörkret,ropade och frågade om de fått tag i nånting att flyta på. Då svarade kapten Mohlin att han hittat en båt. Jag släppte plankan och simmade ditåt, det var c:a 10 meter till båten. Det var en av de båtar som stått midskepps på Hansa. Mohlin och Halldén höll på att försöka vända båten rätt. Jag sade till dem att försöka få tag på den wire som går mellan stävarna och försöka vända båten medelst den. Vi fick runt båten och tog oss all 3 upp i den. Mohlin och Halldén började söka efter efter en pyts men jag tyckte det var meningslöst för båten låg med relingarna under ytan helt vattenfylld, det hade aldrig gått att länsa den. Jag uppmanade dem att försöka dra ut årorna men att inte lossa knoparna.Jag tänkte att om vi kunde få tag i en av flottarna skulle vi kunna få båten läns,och då skulle vi haft årorna och seglet kvar,men om vi lossade på knoparna skulle bådadera flyta bort. Under tiden hade Halldén börjat ösa med en pyts men isnåg efter ett par tag det lönlösa i detta. Då såg vi samtifigt ett ljussken. I första ögonblicket reflekterade jag aldrig på var vi var någonstans,jag tänkte det varstrålkastaren från Landsort.Samtidigt skymtade vi tack vare ljuset ett föremål som visade sig vara en flotte, varför jag inte ägnade ljuset någon större uppmärksamhet. Ljuskällan var klart avgränsad, som en månskiva, större än morselampan på Landsorts signalstation. Ljuset varriktat mot oss. Jag såg inget ljus utåt sidorna. Nedanför ljusskällan var det som ett svagt glitter på två ställen,lång-

HANSA 24.11.44

sträckt glitter i riktning mot livbåten. Skenet var medelstarkt och gulvitt. Avståndet dit måste ha varit ett par distansmunuter.Ljuskällan var fast och orörlig. När den försvann lade jag ladrig märke till. Jag stod förut i båten med en åra,Halldén i mitten, Mohlin i aktern.Jag paddlade på BB-sidan ,Mohlin på STB-sidan. Vi talade aldrig om varifrån ljuset kunde härröra annat än att det kunde vara en båt. När vi stod i båten hade vi ljuset ungefär 45° på STB-sidan. Sjön hade lagt sig en del och vari inte tillnärmelsevis så grov som under min vakt. Vi hörde någon som skrek och ropade då "Kan ni se flotten därborta" eller något liknande. Jag kunde inte uppfatta svaret. Föremålet vi paddlade mot drev fortare än vi kundepaddla den vattenfyllda båten och plötsligt slog båten runt. Mohlin simmade genast iväg i riktning mot föfemålet medan Halldén och jag stannade kvar och försökte vända båten rätt igen, men det gick inte. Jag tänkte då, att det här går inte. Vi måste försöka simma på vinst och förlust bort till den eventuella flotten. Efter 10 ~~xxxxxx~~ meters simning snodde sig pyjamasbyxorna kring mina ben när jag försökte sparka av mig dem. Samtidigt nådde jag fram till en livbältslår på vilken en man i pyjamas satt uppkrupen med benen i vattnet. Jag antar att det var den man som svarat oss då vi tidigare frågat om flotten. Han satt apatisk och stirrade rakt fram. Lårens ena ände låg under vattnet under det att andra änden, där mannen satt,befann sig ganska högt över ytan. Jag skrek till honom att simma med till flotten. Då hade Mohlin redan nått flotten och bekräftat att det var en rund flotte. Nu kände jag mig nästan säker på att vi skulle klara oss. Jag simmade fram till flotten,drog av mig pyjamasbyxorna som hängde kvar runt ena foten och bad Mohlin hjälpa mig upp. Sedan sjönk vi ihop och ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ ovanpå presenningen på vilken en svensk flagga var målad. Jag sade till Mohlin attdetfanns mat, filtar och oljerockar i lådan och att vi måste få upp den.Vi var ganska stelfrusna och kunde inte röra händer och fötter så mycket. Jag hade ingen känsel i mina lemmar. Vi låg en stund ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ och tog igen oss. Sedan försökte vi få upp resenningknoparna men detgick inte. Jag sade då till Mohlin att måste försöka bända upp presenningen och vi kröp under den och bände uppåt med ryggarna. Då slets surrningen loss så att vi kunde nå lådan. Efter en stund fick Mohlin tag i sprinten till lådan och jaglyfte av den järnstång som låg tvärs över lådan. Vi fick tag i yxan som satt fastknopad bredvid lådan och bände upp locket.Sedan försökte vi rafsa till oss säcken med filtarna och lyckades så småningom få fram filtar. Under tiden hörde vi en del skrik från Halldén ochden okände mannen pl låren men kundeinte göra någontin åt det.Konstigt nog hade man ingetmedlidande alls just då. När vi hade dragit över oss några våta filtar sjönk vi ihop under persenningen.Vi hörde nog alltjämt rösten från dem okände och Halldén ropade:"Arne!" Jag undrade över hur han visste att jag hette Arne. Efteråt fick jag veta att Mohlin också hette Arne. Halldén

HANSA 24.11.44

frös antagligen oerhört, men hade inte vågat ge sig iväg från låren. Vi skrek flerfaldiga gånger åt dem att de skulle ta sig till flotten,att det fanns kläder och att det var deras enda chans men de svarade inte på det. Jag vet inte om vi sedan domnade av en stund,men skriken tystande och det började ljusna. Jag öppnade med yxan en burk corned beef som vi åt med fingrarna. En plåtbehållaren med ficklampa, raketer och tändstickor befanns halvfull med vatten därför att vingmuttern släppt,men inte alla tändstickosaskar var genomvåta. Det fanns torra i mitten av förpackningen. Vi ställde upp en raketkäpp och skulle tända en raket men den var våt och brann inte. En plåtlåda med bloss verkade dock oskadad. Den lilla värme vi hade försvann så fort vi rörde på oss. Vi gned hænder och fötter så mycket som möjligt för att få liv i dem. Mohlin föreslog att vi skulle stiga upp och ordna det lite bättre för oss.Det tyckte jag var ett bra förslag så jag steg upp och stjälpte av mig filtarna. Jag stod i pyjamasjackan och tog på mig 3 oljerockar. Vi frös värst om benen och rev därför en något så när torr filt i remsor som vi lindade kring benen.Vi bredde ut säckar inunder oss, lindade en filt kring benen ochkröp ner i varsin säck. Sedan lade vi oss under presenningen och drog de våta filtarna över oss. Innan vi lade oss satte jag upp en flagga.Sedan tog vi fram en plåtburk med choklad och hårt bröd och åt av det för att få upp värmen. Fotogenen till fotogenköket var oanvändbar, vattenblandad. Vi småpratade då och då om våra chanser att överleva. Hur länge det skulle dröja innan vi drev iland.Tiden gick förresten mycket fort. Vi hörde motorbuller från ett plan 2 gånger utan att se något plan,tredje gången fick vi syn på det. ett trafikflygplan som flög tvärsöver oss. Det kom tillbaka flera gånger på låg höjd. När vi reste oss upp över presenningen var kylan ohygglig, så vi kröp ner igen. Från planet hade man vinkat så det var helt klart att vi var upptäckta. Det var Mohlin som först fick syn på minsveparna.Jag öppnade med ~~en kniv~~ med en kniv blossburken och tände ett redlight. Vi tände 4 bloss i följd. Arholma kom ner mot oss först och blinkade med morselampa att de sett oss. Jag tycket det blev varmt om huvudet. Det hade börjat brinna i förbandet över mitt sår i pannan genom gnistor från blssen. Jag fick rycka av mig förbandet och kasta det i vattnet.Från minsveparen Landsort kastades en lina ombord till oss som jag knopade fast i räcket.Sedan drogs flotten intill minsveparen och vi klättrade ombord. Vo fördes ner i gunrummet där vi fick klä av oss,fick varsin fårskinnspäls och filtar kring benen.Sedan fick vi varmt kaffe och ett varmt bad vilket var det bästa av allt.Blodet i mitt ansikte tvättades bort och såret i pannan lades om.Lansdort fortsatte att leta vid olycksplatsen medan vi på Arholma infördes till Visby.Vi låg bara och väntade och hade det skönt. Vid 18.30-tiden,tror jag,kom vi nn till Visby. – (Vid prov på Hårsfjärden den 14.12.44 visade det sig inte möjligt

HANSA .24.11.44

att med säkerhet klarlägga från vilken ljusskälla det iakttagna skenet kunde ha hörrört. Det klarlades i varje fall att det inte kunde ha rörs sig om ett livbojsljus.)

LAST ASSURERAD I SKN SKNEIII 452

57 rullar tidningspapper, 6000 meter per rulle. 9857 kg Gotlands Allehanda

66 st potatisgrepar, 110 kg från Karlstad till Gotländska Lantmännens CF,Visb

3 st vattenringpumpar,typ E 322 i kartonger . 140 kg Från Svenska Rörxxxxx försäljningsAB i Sthlm till F?a Axel Fredriksson,Västerväte

3 lådor sytråd från AB H.Brunner.Sthlm. 125 kg. Speceristernas Varuinköp

24 kartonger Frasse & Smörkola fr. AB Turion till -"- i Visby

1 paket med 16 dussin damstrumpor, 18 kg -"- från AB Hakon Svensson,Västerås

1 st Todd kontrollmaskin,"Protectograph" ,Cyl.modell 13 kg Från AB S.Garman-Clausen,Sthlm till Slite Kalk & Sement AB,Slite

1 paket skor (4 par och 2 par tofflor) 3 kg frmn NK till fru Margareta Friberg i Visby.

3 lådor kortvaror, 100 kg ,från Axel Andersén Eftr.,Norrköping till firma Alb . Jacobsson, Hallvards. ((10 st städrockar, 22 par handskar, 140 meter flanelltyg, 2 sweaters, 5 slipovers, etiketter, fick-etuier, pappersklämmor, trumpeter, träleksaker, rävspel, bygglådor, speldosor, niveacreme, hårnålar, tryckknappar mm mm))

1 paket kortvaror från samma som ovan till Levede Handels AB,Levede. ((6 dussin städrockar,2 dussin strumpor,6 pyjamas,2 klänningar))

160 kartonger kaffe, 5 kartonger kaffesurrogat, 2 kartonger vitpeppar vikt 1800 kg från Victor Engvall Kommanditbolag,Gävle, till AB C.I.Kolmodin,Visby.

1 paket med 15 kg kaffe från Karlstad (Ingen ersättning lämnats)

2 kolli bilreservdelar (grafit,ventil,packningar) vikt 7 kg från General Motors AB, Sthlm till Gotländska Bilförsäljnings AB,Visby.

Assurans

SKN fram till 12.1.46 utbetalat 18421:10, varav för kaffet från Gävle 6967:21. Tidningspappret kostade 2710:-, de 3 pumparna 570?-

(Inget manifest i mapparna)

==================

HANSA 24.11.44

Effekter

Rederiet betalade till de omkomna besättningsmedlemmarnas anhöriga ut e r-sättning för effekter enligt lag med 337:50 för eldare och ekonomipersonal, 450:- för däcksfolk osv,

Signe Klintberg räknar i sin lista över maken, befälhavarens ägodelar ombord upp hans garderob plagg för plagg: 10 kragar & 4 slipsar 24:-. 12 näsdukar 12:- etc samt sextant 125:- , fickur,skrivbordsur och Radio 290:-, skinnportfölj, frimärksalbum, plånbok 185:- = 1984:-

Rederietbetalade ut 1800:-

Karin Nordström, Sthlm ,värderade sin make 1e styrmannens tillhörigheter till 1795:- , fick ut 1012:50.

2e styrmans änka, Henny Lyth, fick 787:50 i st.f begärda 1443:- Maken hade med sig förutom vigselring i guld en Odd-Fellowring,guldmanschettknappar och ett nytt armbandsur för 110:-

2e styrman Arne Thuresson fick även han 787:50 mot begärda 1599:40 inkl kappa & päls 625:-, uniform & skinntröja 495:-, 1 ur 105:-

Ellen Hejdenberg, änka efter rorgängaren, begärde 1075:- , fick 562:50.

Amanda Karlsson,Västerhejde, för sin son,jungmannen begärt 670:-fick 337:50

Anna Edwards,Stockholm,för systern Karin Küner begärt 1455:-, fick 337:50 Karin Küner hade med sig bl.a päls,kappa & Ulster 600:-, en dräkt 150:-, reseradio 250:-, armbandsur av guld 225:-, två guldringar, guldbrosch och silverbrosch.

Gerda Malmquist,Norrköping 20.12, för sin kusin föreståndarinnan Edström begärt 3277:-, fick 337:50. Matgilda Elisabeth Edström hade ombord bl.a en päls med bisamrygg 1000:-, grön helylledräkt 175:-, en svart bisamcape 200:-, 4 par skor 120:-, 2 smokingklänningar i svart ylle 100:-, strumpor i silke & ylle 150:-, ny hatt & baskermössa 45:-. nya gummistövlar 17:-, ny svagger i grönt helylle 110:-, glasögon, väckarur mm 75:-, 2 svarta ylleklänningar varav en med lamé besättning 150:-, 2 par handskar 20:-, en handväska i skinn 50:-, 2 läderresväskor 115:-, armbandsur i guld 150:-, en nål av guld med topas 50:-, ett pärlhalsband 25:-, ett par örhängen med en rubin och 10 rosenstenar i varje 350:-, 2 guldringar, en med guldtopas,en med en blodsten 125:-

Märta Isling, Sthlm 18.12 frö sin syster Esser Nilsson 784:50, fick 337:50

Amanda Eriksson, Kindstugatan 11,2 tr, Sthlm, för sin syster Ulla Regnér begärt 1332:- , fick 337:50

H.P.Karlsson,Hemse, för dottern Greta, begärt 978:- fick 337:50 Hon hade 2 guldringar 100:-, halskedja 30:-,klocka 100:-, en broderad kudde 30:-

J.F.Mahn,Hedkärra,Västanfors,30.12 för sin dotter ,kallskänkan Selim

HANSA 24.11.44

begärt 1650:-, fick 337:50. Fadern skrev till SKN att " Vid förfrågan vid min dotters bostadsadress Gotlandsgatan 66, fanns där inga av hennes tillgångar i kläder,varför nu inenting kan specificeras och värdesättas utöver pälsen som jag vet kostade 1200:- Jag anhåller att persedlarna upptagas till ett värde av kr 450:-"

Karl Harald Jaocobsson, Österlånggatan 29, 4 tr, Sthlm, 11.12 för sin hustru städerskan Olga Jaocobsson begärt 1082:-, fick 337:50. Hon hade en päls värd 500:-,ulster 80:-, 2 kulörta och 4 vita städrockar 93:-, 2 hattar 45:-,3 klänningar 125:-, 3 par skor 88:-, 12 par strumpor 66:-. väckarklocka 5:-, tofflor 8:-,underkläder 36:-.

Protokoll på 120 foliosidor från sjöförklaringen 21.12.44 finns i mappen liksom ett protokoll på 40 sidor från förhöret 8.1.45. Dessa har inte genomgåtts.

Assurans

SKN 9.6.45 utbetalat 450.000:- till Gotlandsbolaget för totalförlust
SKN utbetalat 6.7.45 11.939:- -"- för effekter.
SKN om lasten se SKNEVII sid 24.

Inget av intresse på UD UDHP 80c 3520

JK:s utredning det enda väsentliga i mappen. Därutöver tidningsklipp och spridda brev. Marinattachén i Berlin, Kommendörkapten D.Lind af Hageby hade den 28.11.44 ett förtroligt samtal med korvettenkapitän vom Krosigk i OKM, som ansett att Hansa sänkts av en rysk ubåtsmina. Inga tyska mineringar i dessa farvatten. Däremot hade ryska ubåtar i södra Östersjön den 16-26.11.44 sänkt mer än 15 tyska fartyg utanför Ösel och Memel och i övriga delar av södra Östersjön. - Marinattachén i Berlin fick 11.12.44 information från OKM att ryska ubåtar av tyska stridskrafter observerats bl.a den 4.12 kl 03 NW Almagrundet och kl 05 samma morgon 21′ Öst Ronehamn på Gotland.

Kommunikė 25.11 44 Statens Informationsstyrelse till TT.

Med anledning av förfrågningar rörande de säkerhetsåtgärder,som i olika skeden av kriget sedan sommaren 1941 vidtagits till skydd för Gotlandsångarna,har en redogörelse ställts till förfogande genom Marinledningens försorg. Härav framgår följande:

Efter krigsutbrottet 24 juni 1941 mellan Tyskland och Sovjetunionen ordnades en omfattande eskortering av den svenska kustsjöfarten.I samband därmed anbefalldes fr.o.m 22.6.41 konvojering av Gotlandstrafiken på sträckan Sandsänkan-Visby och omvänt. Den 18.10 samma år,då det började bli tidigt mörkt på kvällarna och därmed besvärligt att gå inomskärs till Sand-

HANSA 24.11.44

sänkan,omlades konvojrouten till Landsort-Visby och omvänt.

Eftersom ingenting allvarligt inträffade i Östersjön och krigsverksamheten där var obetydlig,upphörde denna konvojering den 22.10.41 och ersattes med patrullering i området Visby-Landsort under den tid Gotlandsfartygen passerade detta område. Eftersom allt förblev lugnt,inskränktes denna patrullering från och med den 20.11 att utföras 2 ggr i veckan. I dec 41 kom isen och ingen verksamhet till sjöss var längre möjlig,varför patrulleringen helt upphörde den 21.1.42. Då under våren 1942 tilläts Gotlandstrafiken gå utan örlogsskydd. Omkring mitten av juni 1942 började ubåtsfaran bli uppenbar i Östersjön och under veckorna 20.6- 11.7 sänktes ett flertal både svenska och utländska halndelsfartyg, intill svenska ostkusten. Men anledning härav påbörjades fr.o.m 23.6 ånyo eskortering av Gotlandsångarna på sträckan Sandsänkan-Visby och omvämnt. Frå den 10.7 ändrades routen till Hävringe- Visby och omvänt. Under hela juli 42 siktades ett stort antal ubåtar och även i augusti förekom ubåtsrapporter. I september upphörde ubåts verksamheten: ubåtshotet mot Svenska kusten ansågs ha minskat. Den 18.10.42 inskränktes därför verksamheten vad beträffar Gotlandstrafiken till att omfatta en eskort i vardera riktningen 4 ggr i veckan och den 12.12 upphördes eskorteringen helt. Under hela 1943 var det lugnt till sjöss i Östersjön. I januari 1944 uppgavs en ubåt ha siktats i norra Östersjön och från och med den 24.2.44 åtföljdes Gotlandsångarna av örlogseskort. Emellertid inträffade ingenting som föreföll innebära afror för Svensk sjöfart,varför denna verksamhet upphördes den 11.2.44. -Vapenstilleståndet mellan Finland och Sovjetunionen och den Tyska reträtten från Estland innebar i och för sig att Finska Viken åter öppnades för Sovjetiska ubåtar. Som bekant avbröts därefter all utländsk sjöfart på svenska hamnar inom Östersjön och Bottniska Viken.Härigenom upphörde utländska fartyg attframgå utmed den svenska Östersjökusten. All trafik utmed denna liksom den till Gotland kom därigenom att upprätthållas uteslutande med Svenska fartyg. Enär sålunda mål för krigförandes sjöstridskrafter icke funnos inom detta område, ansågs örlogsskydd av Gotlandstrafiken icke erforderligt. Tillkomsten av det utökade Tyska operationsområdet i Östersjön berörde som bekant icke farvattnen väster om Gotland,varför krigshandlingar icke bedömdes såsom sannolika inom dessa farvatten,Med hänsyn därtill beslöts att tills vidare icke igångsätta någon eskortverksamhet, Utöver det örlogsskydd,som här ovan relaterats, ha örlogsfartyg åtföljt Gotlandsångare vid större trupp- & krigsmaterieltransporter.

SV.D. Kapten Mohlin i intervju 4.11.1988

I en intervju, publicerad i Svenska Dagbladet 4 nov 1988, berättade Arne Mohlin en del detaljer som kompletterar hans officiella redogörelse (sid16-)

HANSA 24.11.44

Han berättar att han själv,överste Lindgquist och revisor Halldén var ute för att inspektera försvarets lager for att skaffa fram underlag till beslut om vad som skulle ske med dessa i fredstid. Då han vaknade tvärt i sin koj var lyset i hytten tänt och Halldén höll på att klättra ner från överkojen. "Vad är det?" frågade Mohlin yrvaket. - "Vi har gått på en mina", svarade Halldén. - Blixtsnabbt kastade sig Mohlin ur kojen,slet till sig sin officerskappa från kroken på skottet och såg då han kom ut i korridoren Halldén försvinna uppför trappan. Ett barn skrek någonstans och bakom de stängda dörrarna till grannhytterna hördes mumlande röster,men ingen visade sig. "De väntar väl på instruktioner," tänkte Mohlin som på väg uppför trappan barfota i pyjamas kastade på sig militärkappan för kylans skull. Ingen hade visat sig i korridoren, alla dörrar förblev stängda. Om ordet fasa har någon innebörd så var det vad han kände när han utkommen på däck tittade förövar och såg fördäcket ligga under vatten. Han hann tänka två tankar:" Jag måste hem! Det får inte gå som med morbror Arvid." Morbrodern hade just hastigt gått bort och lämnat hustru och 2 barn.Mohlin hade själv hustru och 2 barn i Stockholm som väntade honom hem. Han såg en man i pyjamas springa föröver ropande:" Var i herrans namn finns det några livbälten?" Han sprang mot döden för Mohlin kände akterskeppet höja sig under sig som en hiss. Följande ett råd han fått av en gammal sjöman att uppsöka högsta punkten ombord och att hoppa så långt ut som möjligt för att inte dras med i suget, sprang Mohlin längst akterut,klev över relingen, tog avspark och hoppade med benen före så långt ut han kunde. I hoppet undslapp honom ett rop av dödsångest. Bakom honom hördes nödrop och väsandet av rusånga när det inforsande vattnet släckte elden underpannorna ."

Ankomsten till Visby 24.11.44 St.T 25/11 -4

"När minsveparen med de 2 överlevande anlände till Visby hade halva staden mött upp vid kajen. Först kom Hjkr 4 in till Yttre hamnen. Ingen visste om de överlevande fanns ombord på Hjkr 4 varför militärbefh på Gotland general Åkerhielm och kommendörkapten Åke Berg genast efter angöringen steg ombord för att med befh rådgöra om läget. Under tiden siktades ett STB.ljus från hamninloppet emanerande från minsveparen som lade till vid Gotlandsbåtarns vanliga tilläggsplats och strax fick människomassan att förflytta sig över dit innan polis och militär hunnit spärra av kajen. När minsveparen lade till beordrades general Åkerhielms personliga lilla bil fram till landgången. Efter en stunds väntan kom 2 sparsamt klädda unga män upp på däck.Först styrman Arne Thuresson åtföljd av sin hustru som trots vaktpostens avvärjande hand sluppit ner i minsveparens inre tillsmmans med sin far och svärmor. Thuresson verkade en aning vimmelkantig av all sulfonamiden men tog lugnt pltas i bilens baksäte,där hans

HANSA 24.11.44

hustru placerade sig bredvid honom,medan kapten Mohlin med raska steg och på generalens order placerade sig bredvid chauffören i framsätet.Mohlin bar ännu den slängkappa somhan i hastigheten ryckt åt sig i hytten på Hansa och hade under denna endast en tunn regnrock som han fått låna ombord på minsveparen.Styrman Thuresson kom även han i regnkappa men hade under blott ett par tunna pyjamasbyxor. De fördes båda till Visby lasarett. "

Eget

Ettårsdagen 1945

Lör 24.11.45 kl 09.30 gick Thjelvar ut från Visby med ett 100-tal sörjande ombord.Det var en kulen dag med bitande vind. 25' från Visby svängde fartyget rakta upp mot vinden på den plats där Hansa ansågs ha sjunkit och biskop Ysander förrättade på fördäck en kort andakt,varefter kransar sänktes i havet av de anhöriga och representanter för rederiet, för Sjöfolksförbundet, Aerotransport, AB W,Larka, Ekensbergs varv, KA3, I 18 och P1 samt från befäl och manskap på minsveparen Landsort. Det skulle ännu dröja många år innan det blev fastställt vilken rysk ubåt det varsom torpederade Hansa.

Utställning 1953

I sept 1953 visades på en kriminalexpo i Osteramans Marmorhallar i Stockholm i en särskild Hansa-monter bl.a klockan från radiohytten som stannat på 5.57, en röd och vitmålad träbit från en flotte där en valhänt hand skrivit med blyertspenna: " En sista hälsning till Siv-Britt." samt en skruv från den torped som den 24.11.44 snett akterifrån träffade Hansa i förskeppet. Expressen skrev 13.9.53:" Man tror sig också ha kunnat fastställa i vilket land torpeden tillverkats. Namnet på det landet är en hemlighet. Men så mycket kan sägas att Hansa inte sänktes av tyskarna."

Konsul Ekman död 20.1.54

Den 20.1.54 avled Gotlandsbolagets VD konsul Karl Ekman i en ålder av 85 år. Han lämnade posten som VD den 31.3.45 efter 33 år på posten och 43 år i styrelsen.Hans efterträdare blev direktör Sven Walberg. Sonen Carl Erik Ekman var vid faderns död trafikinspektör i bolaget.

Ärendet avskrivet av UD

Den 22.11.1954 skrev Expressen på ledarsidan:" Hansa har nu legat 10 år på havets botten. Den kriminaltekniska undersökningen visade att afrtyget sänkt av en torped. Ett av de torpedsplitter som hittades i en vrakspillra visade att torpeden med största sannolikhet varit rysk. Varför har detta förtigits för svenska folket i tio år? Har UD underrättat Sovjetunionen om undersökningens resultat? Det finns många frågor att ställa i fallet Hansa,frågor som det verkligen vore på tiden att vi får svar på." -UD:s pressavdelning lät i anledning av detta meddela DN att Hansakatastrofen av UD betraktades som ett avskrivet ärende somicke skulle föranleda några vidare åtgärder. Regeringens konseljbeslut från sept 1945 att betrakta fallet som avslutat

stod fast. Utredningsexperterna hade i maj 1945 funnit att det sannolikt var en rysk ubåt som avfyrat torpeden utan att dock ha funnit något helt säkert belägg för denna slutsats. DN skrev 23.11.54:" UD har inte skickat räkning åt något håll och saknar underlag för att rikta skadeståndsanspråk till någon bestämd nation." -

10.årsminnet 1954

24.11.1954 högtidlighölls katastrofens 10-årsminne i Visby domkyrka som hölls öppen hela dagen.På kvällen blev det stilla orgelmusik,sång av domkyrkokören och en endaktsstund med tal av biskop Anderberg.

Minnestavla i Visby 1958

Den 27.5.58 fattade Visby kyrkofullmäktige beslut om att Domkyrkans minnestavla över Hansa skulle förses med namnen på alla de 84 omkomna. Dittills hade på en tavla upptagits endast namnen på 28 omkomna Gotlänningar och beslutet om en ny och fullständig namntavla fattades efter många påstötningar. -Den ny bronstavlan ,vikt 60 kilo, sattes upp i Visby domkyrka mån 24.11.58,på 14-årsdagen av Hansas undergång. Sjökapten Arne Thuresson var närvarande vid avtäckningen på kvällen,iförd uniform ,och gick direkt från kyrkan ner till ms Gotland för natt-turen till Nynäshamn. "Det känns inte så svårt längre att tänka på det som hände,"sade han, " Tiden har lagt sitt försonande skimmer över minnet av katastrofnatten."

Rysk ubåt utpekad av tysk expert

Den tyske marinhistorikern dr Jürgen Rohwer i Stuttgart skrev 1958 i sin bok "Chronik des Seekrieges 1939-45" på sid 486:"Im Gebiet Zwischen Gotland, Stolpe Ban und Bornholm versenkt am 24.11.44 K-51 . Lapitän des &.rangers Vladimir Drozdov - den Schwedishen Dampfer Hansa - 493 brt - und hat 2 fehlschüsse." - I Jürg Meisters dokumentation " Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1941-45" (Stuttgart 1958) omnämns inte Hansa alls. Sjöhistorikern Per Olof Ekman, Helsingford skrev 1983 i sin bok "Havsvargar" avv sovjetiska ubåten K-51, Vladimir Drozdov, passerade väster om Gotland omkring den 24.11.44 på sin första expedition till Bornholm. "Om han torpederat Hansa skedde det antagligen av misstag i tro att han hade framför sig ett tyskt fartyg som förklätt sig till svenskt.Ryssarna själva ha mig veterligt aldrig uttalat sig i frågan. Drozdov avled 1965 och har ej offentliggjort sina krigsupplevelser. Svaret var K-51 befann sig kl 05.57 den 24.11.44 står att finna i båtens journal." - I Lloyds War Losses 1939-45, London 1989, står för Hansa 24.11.45:" Sunk in 55 fathoms.Hansa-commission states torpedoed by vessel of unknow nationality. Crew 24 & 80 passengers. 2 crew saved. Sunk 25 miles NW of Visby. "

Svenska forskare utpekat en helt annan rysk ubåt 1992

Journalisten Jurgen von Zweigbergk och Roger Bengtsson vid Riksradion framlade

HANSA 24.11.44

1992 i sin bok:"Hansa - Människor, minnen, mysterier" ryska originaldokument som skulle tala för att Hansas baneman var ryska min-ubåten J-21, som på sin första i stort sett misslyckade expedition endast sänkte Hansa. J-21:s befh var kaptenen av 2a rangen S.Mogilevskij. I dec 1991 överlämnade i Moskva överste Igor Venkov vid generalstaben till de 2 svenskarna kopior av ubåtens loggbok, krigsdagbok samt befh rapporter. I loggboken står följande:
24.11.44 kl 07.58 (rysk tid, 2 timmar före svensk):skjutposition.
-"- kl 08.00 Fyr! - Kl 08.01: explosion hörs.
-"- kl 08.05 förberedelse för dykning.
-"- kl 08.07 Upptäcker om STB 10° vitt ljus.
-"- kl 08,10 Omedelbar dykning.
-"- Kl 08.21 Buller hörs från fartyg som går snabbt till vänster 17°.
-"- Kl 08.21 Eskortfartyget går över vår ubåt.
-"- Kl 08,24 27 meters djup.
-"- kl 08.35 Buller tystnade. Lade mig på nordlig kurs.
-"- kl 24 befinner mig 9' SO Huvudskär i Stockholms skärgård.
En märklighet i loggboksanteckningarna är att målet (Hansa nämns aldrig vid sitt namn) kallas TP (Transport) och sades göra upprepade girar för att undkomma ett torpedanfall. Hade Hansas befh upptäckte ubåten skulle han sannolikt ha sänt ut rapport om detta på radion. Därför är kan man dra slutsatsen att ubåtschefen dramatiserat sänkningen som ett försvar för sitt handlande. Hansa hade inget Eskortfartyg. Däremot fanns Hjkr 4 i farvattnet och det ljus ubåten upptäcker kl 06.07 (svensk tid) måste ha varit den famösa ljuskäglan, som enligt journalisterna måste ha kommit från Hjkr 4 , trots att marinen förnekat detta. Hansa befann sig 32 km N Visby vid sänkningen och torpederna avfyrades från c:a 1500 meters håll i 110° vinkel och nådde med 40 knops fart målet på drygt en minut. Inget befäl från Hjkr 4 var i livet 1992, men journalisterna hävdar att fartyget omöjligt kan ha passerat Hansa kl 03, som marinen velat göra gällande. Hjkr 4 Waria hade en toppfart på 13½ knop. För att ha hunnit upp och passerat Hansa kl 03 skulle hon ha varit tvungen att göra 40 knop. Hjkr 4 Waria var på väg till Visby för att hämta 300 Estniska flyktingaroch följde exakt Hansas route från Nynäshamn. Marinen hävdade att hon passerade Hansa kl 03.30 medan JK-Kommissionen kom fram till att Waria då Hansa sänktes befann sig 4-5' norr om Hansas position. Det fartyg som passerade över ubåten kl 06.21 var sannolikt Hjkr 4 Waria.

Den siste överlevande död 1992

Generallöjtnanten Arne Mohlin, Täby, avled i början av maj 1992 i en ålder av 82 år. Hans sista tjänst var som militärområdesbefälhavare i Övre Norrlar fram till pensioneringen 1972. - Sjökapten Arne Thuresson avled

HANSA 24.11.44

Vraket funnet juni 1988

KTH:s vrakletningsfartyg Altair med roboten Sjöugglan till sitt förfogande lokaliserade i mitten av juni 1988 vraket av Hansa på drygt 100 meters djup långt bortom den position som JK-kommissionen fastställt. Vraket låg i två delar på botten, förskeppet 50-60 meter från akterskeppt, och kunde filmas med hjälp av Sjöugglan.

Historik & data

Passagerarångare på 563 brton byggd 1899 vid William Lindbergs varv i Motala av järn. L 47,9 B. 7,8 Tillhörig Ångf .AB Gotland (Konsul Carl Emil Ekman) i Visby. 760 ihkr. 225 ton dw. Vid ombyggnad 1904 förlängd 20. Hyttinredningen ombyggd 1942 efter ishaveri. Hansa var det första fartyg i Skandinavien som fick radiotelefon så tidigt som 1921. I hus på båtdäck fanns förutom styrhytten en radiohytt, befh hytt och en skylighttrumma. På båtdäck stod 6 livbåtar för 27 personer vardera under dävertar. Dessutom medfördes 2 Källströmflottar för vardera 30 personer, 9 Neptunflottar och 3 Linklaterflottar, avsedda att hålla 246 personer upp i vattnet. 12 livbojar fanns upphängda pådäck. 400 livbälten fanns i ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ i hytterna och på däck i lårar. Nere på huvuddäck fanns i ett förligt och ett aktre däckshus följande inredning: i Förliga huset förifrån räknat röksalong ochmatsal samt om STB en tambur med nedgång till mellandäckshytterna och om BB ett pentry och restauratrisens hytt. - I aktre däckshuset inrymdes förifrån räknat 2e styrmans hytt om ~~SBB~~ stb och expeditionshytt om ~~STB~~ BB. Akter därom en trappa ned till mellandäck med hall och en i 2 avdelningar uppdelad 2a klass salong med sovplatser för 10 personer på soffor längs skotten. Enda förbindelsen från båtdäck nertill huvuddäck var en trppa något akter om skorstenen på STB sida. Nere i mellandäck låg personalhytter föröver .

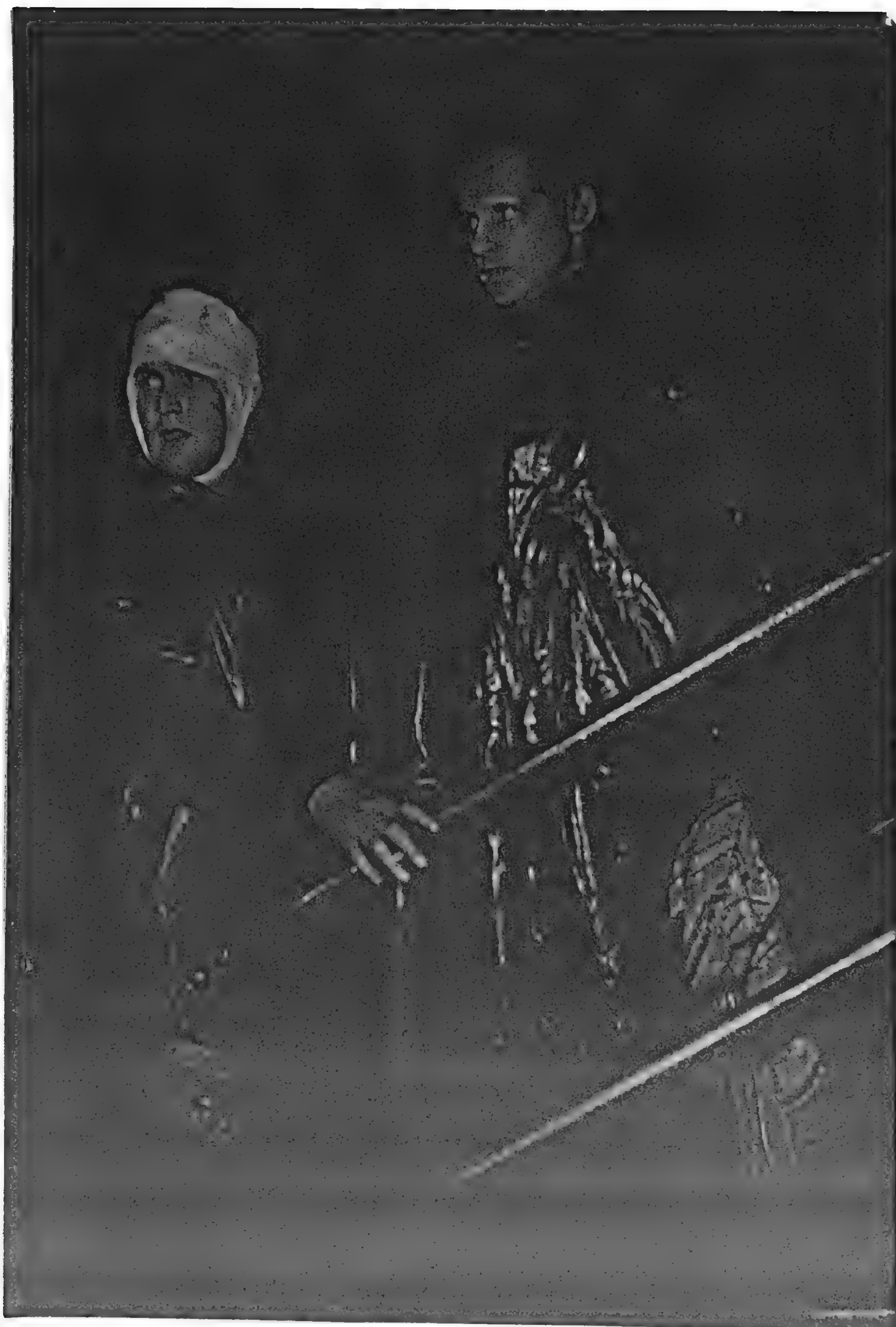
HANSA 24.11.44

I förskarpen låg en 2-manshytt,därefter 3e klass församlong och kring den 5 hytter för besättningsmedlemmar inkl 1e styrmans hytt om STB, samt postrum om BB, expeditionshytt, wc mm. (Allt detta beläget för om de lastportar mitt för förliga lastluckan där torpeden träffade och sprängde fartyget itu.) Om BB räknat förifrån låg sedan 1e maskinistens hytt,kallksänken, köket, ett pentry, 5 personalhytter (för 6 personer) ,2e maskinistens hytt, servitrisens hytt, wc för Ia klass passagerare,hytt för städerskan samt passagerarhytterna 2,4,6,8,10 och allra längst akterut kunde plats för 6 2a klass passagerare ordnas. - Förifrån räknat om STB låg wc, 5 personalhytter, wc och passagerarhytterna 1,3,5,7,9,11,13,15,17,19,21,och 23.- Längst ner i fartyget låg undermellandäcket förifrån röknat förpiken, det långsträckta förliga lastrummet som gick in under midskeppshuset ända till båtdäckshusets akterkant ,sedan kom eldrummet, maskinrummet och aktre lastrummet. Förrummet var 19½ meter långt, akterrummet 9 meter. - Efter kollision i is vid Dalarö 21.2.1917 med ss Tellus måste Hansa rekvirera isbrytare för att ta sig till Stockholm, och blev därefter ytterligare förstärkt vid Finnboa varvför gång i is. - Hansas radiotelefon installerades 1921 och premiären var ett spännande experiment som blev en succeé.Ett stycke utanför Landsort en lördagsnatt talade riksdagens talman Herman Lindkvist i Hansas radiohytt med Chefen för Vaxholms radiostation.Hälsningar utväxlades, Vaxholms radio spelade grammofonmusik för de på Hansa församlade experterna och förbindelsen upprätthölls hlea natten.- Detta var 3 år innan Radiotjänst den 1.1.24startade blygsamt i en liten studio på Malmskillnadsgatan. - I febr 1922 avgick Hansa en lördag från Visby, kom in i en rykande snöstorm uppemot Landsort och måste ligga och hålla sjön hela natter och hela söndagsdygnet.Passagerana fick hålls sig i sina hytter,sjösjuka. Hela fartyget ispansrades i den överbrytande sjön så att alla dörrar frös fast och p.g av nedsiningen sattes radiotelefonen ur funktion. ss Klingehamn sökte på söndagen förgäves efter det försvunna fartyget. En passerande ångare på måndagen då snötjockan lättat kunde ej uppge positionen men eftersom det fartyget var på resa till Norrköping från finsk hamn drog kapten Herman Gardsten på Hansa den slutsatsen att Hansa var söder om Landsort. Efter ett par timmars gång på N kurs dök Landsort upp och inomskärs blev det sedan rusning till matsalen. - Med styckegodslast och 111 passagerare avgick Hansa tis 27.2.42 från Visby mot Nynäshamn i medelsvår is, befh Martin Klintberg. Ons morgon 28.1 fastande hon i isen i hård NO vind och snöyra och började driva med ismassorna ner mot Norrköpingsbukten där nio fartyg satt fast i isen. Den 29.1 kom Atle och Isbrytaren II till assistans. Den sistnämnda fick maskinhaveri och Atle tog ensam Hansa under bogsering. Sön morgon 1.2 fastande båda fartygen i packisvallar och en våldsam isskruvning satte in. Hansa lyftes halvt upp ur vattnet med svår slagsida och av

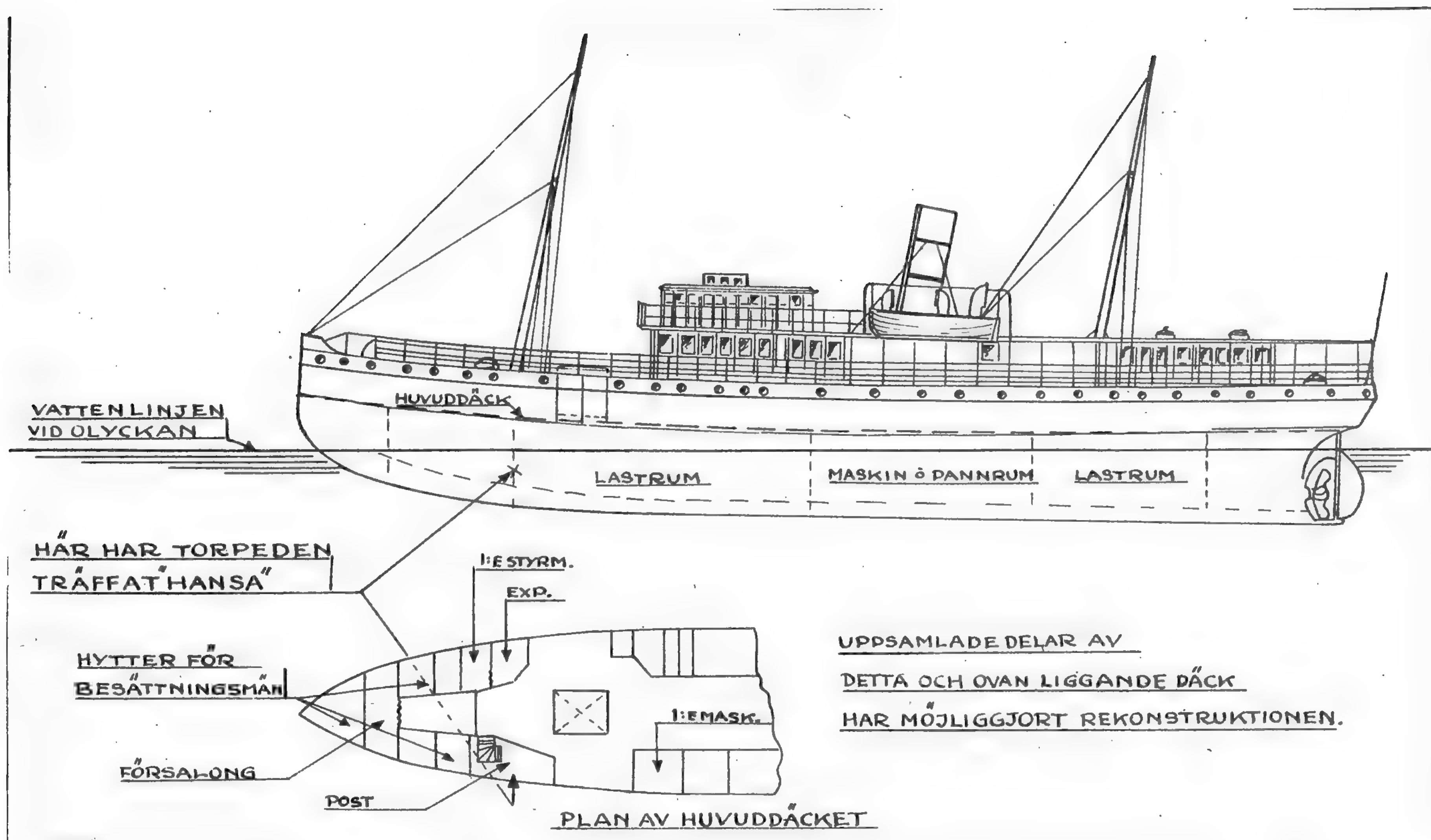
HANSApass 24.11.44

passagerarna föredrog många att lämna fartyget och bege sig ut på isen. Alla hade samlats på däck med sitt bagage. Hansas STB låring trycktes in av isen maksinrummets bordläggning och skotten till passagerarhytterna trycktes in så att panel och möbler,rörledningar o.a. skadades. Glaset i många sidoventiler spräcktes. Lyckligtvis blev inte isskruvningen så långvarig. Passagerarna var över lag utan pengar vid det laget ,eftersom de inte räknat med en så lång överresa, men kapten Klintberg gjorde allt för att ingen skulle behöva gå hungrig och de pengar som flöt in till matsalskassörskan lånades omedelbart ut igen till behövande. Alla ombord var som en enda stor familj med Klintberg som pappa. På e.m 1.2 efter 6 dygn till havs bogserades Hansa in till Oxelösund av Atle. Normalt tog resan 7 timmar. All båttrafik på Gotland låg helt nere efter 28.1. Först den kl 04 24.2 gjorde Ymer ett försök att bogsera över ss Visby från Nynäshamn till Visby men var ons morgon 25.2 endast halvvägs. Det tog 18 timmar att avverka en sträcka som normalt skulle tagit 2 timmar. Den 5.3.42 råkade Drotten på resa till Nynäshamn in i svår isskruvning tillsammans med Ymer och Visby utanför Landsort. Drotten fick 20 BB slagsida och passagerarna fick ta sig över till Ymer .På e.m kom Drotten loss oskadade så när som på ett räcke och alla 3 fartygen nådde Nynäshamn den 6.3.- Hansa måste på varv efter sin isresa.Hon låg en månad på Norrköpings varv och blev sedan upplagd till den 25 maj. - Hansa insattes fre kväll 27.10.44 i trafik efter 3 veckors vinterutrstning vid Norrköpings varv och istället gick Visby till varv.

HANSA 24.11.44

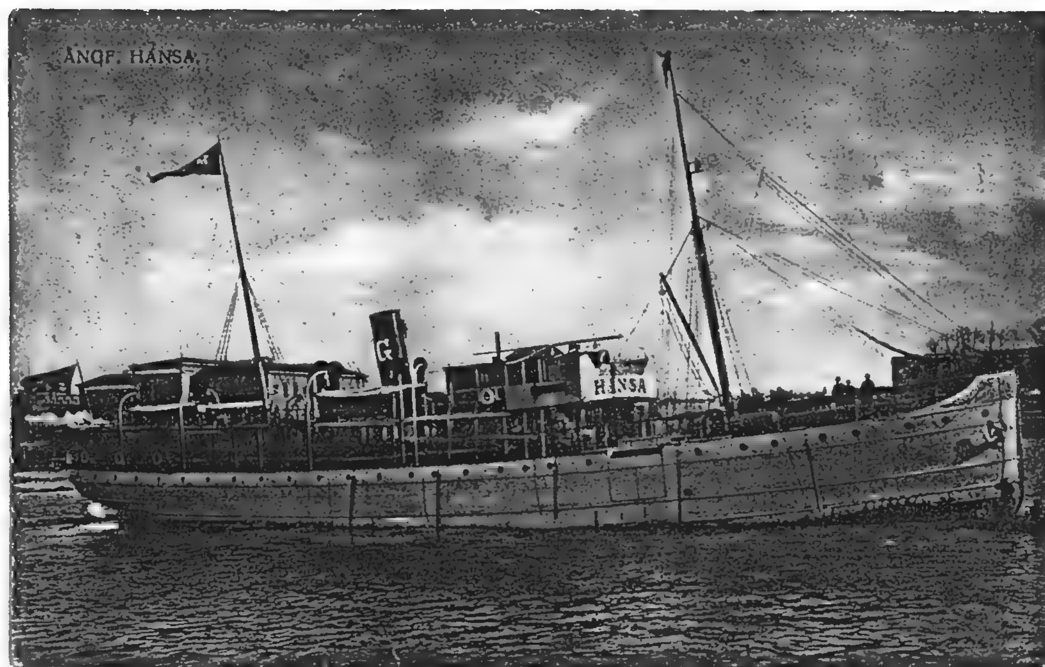


2e styrman Arne Thuresson och kapten Arne Mohlin i Visby 24.11.44



VATTENLINJEN
VID OLYCKAN
HUVUDDÄCK
LASTRUM
MASKIN O PANNRUM
LASTRUM
HÄR HAR TORPEDEN
TRÄFFAT "HANSA"
1:E STYRM.
EXP.
HYTTER FÖR
BESÄTTNINGSMÄN
1:E MASK.
FÖRSALONG
POST
PLAN AV HUVUDDÄCKET
UPPSAMLADE DELAR AV
DETTA OCH OVAN LIGGANDE DÄCK
HAR MÖJLIGGJORT REKONSTRUKTIONEN.

HANSA 24.11.44





RIGEL 24.11.44 25% krig

GRUNDSTÖTT I ÖREGRUNDS SKÄRGÅRD, TVINGAD ATT GÅ INOMSKÄRS P.G.AV KRIGET.

Rapport

Tors 23.11.44 kl 16.30 avgått Sundsvall destinerad till Göteborg med rumslast av 5278 ton cellulosamassa i balar. Djupg.F 21′- A. 21′1″ 27 ombv Fre 24.11 kl 15.39 grundstött med 3 knops fart vid Sladdarön i Öregrunds skärgård,c:a 350 meter från Tolvöresgrunds fyr.Vind syd 1,ingen sjö,god sikt. Befh, vakth.2e styrman och lotsen på bryggan.Fartyget kom flott eft. 2 dygn 20 timmar sedan dykare tätat,c:a 1060 ton last lossats och bärgningsfartyg länspumpat. Omfattande bottenskador under förskeppet. Orsak: Styrledningen sprungit av genom för stor påfrestning på roderledningen genom kraftiga rodermanövrar i inomskärsleden.

Stockholm 1.12.44
John Herbert Sjöheim
Befh

Journal

Tors 23.11 kl 16.30 avgått Sundsvall och lämnat lotsen kl 19 vid Brämön. Fortsatt resan.

Fre 24.11 kl 13.30 passerades Grepens fyrskepp nära om STB. 14.35 erhållit lots och sjökontroll å Öregrunds redd. Sjökontrollen lämnat 14.45,fortsat u.lots ledning. Kl 15.39,då fartyget befann sig i farleden vid Sladdarön c:a 300-400 meter från Tolvöresgrunds fyr,sprang roderledningen med påföljd att fartyget girade BB. Full fart back slogs genast i maskin och STB ankare lades utav men det oaktat gick fartyget upp på grundet vid Sladdaröns sydöstra udde c:a 25 meter innanför kvastpricken. Maskin stoppades så snart fartyget stannat på grundet och omedelbart pejlades tankar & rännstenar. Förpiken, 1ans och 2ans tankar och rännstenar hastigt börjat vattenfyllas.I övriga tankar & rännstenar inget vatten.Pumparna sattes genast igång för länsning. Genast efter grundstötningen lodades runt fartyget. 8 meter vatten förut och vid bogarna, 9 meter därifrån och till akterskeppet utefter STB-sidan,6 meter om BB från akterkant lucka I till lucka 4. Befh begivit sig iland med fartygets båt och per telefon lämnat rapport om grundstötningen till rederiet. Kort före G. hade timmerman gått runt och smort roderkättingen meninte märkt något som helst fel på densamma.Då vattnet i rum I stigit till 18′ stoppades länsningen därifrån. I 2ans rännstenar steg vattnet till max 6′ om STB men kunde vi så småningom länsa undan till 2′. I 2ans BB rännsten var vattenståndet vid intet tillfälle över 2′. Kl 23.15 kom bogserbåt långs sidan med pråmar och arbetsfolk för läktring av last.Lasten i Rum I börjat svälla varför luckorna öppnats. Kl 24 började lossningen till pråmar.Fördäcket börjat bukta sig genom den svällande massalasten

RIGEL 24.11.44

och naglarna i däcket börjat brista med skappa knallar.

Lör 25.11 Neptun anlänt 03.30,överfört pumpar och börjat länspumpa fartyget Poseidon anlänt 06.30. Dykare gått ner och funnit att fartyget vilar på grundet från c:a en meter akter om förmasten till akterkant av lucka 3. Dykare i arbete, länsning och läktring hela dygnet.

Sön 26.11 Läktring av 1st hela dygnet. Bärgningsfartygen arbetat med tätning och länspumpning.

Mån 27.11 kl 08 resultatlöst försök gjorts att dra fartyget flott.Fartyget kunde dock vridas rätt betydligt. Sedan tank 2 länsats med tryckluft och 5ans tabk fyllts drogts fartyget flott kl 11.40 av Neptun och Poseidon. Ankrat upp 12.30å väl skyddad ankarplats enl. lotsens anvisningar. - När fartyget drogs flott hivades på STB ankare och befanns då att ankeret och 45 famnar kätting var borta.Efter flottagningen avbröts lossningen i rum 2 & 3 men fortsatte i rum I.Dykare fortsatt med tätning, och bärgningsfartygen fortsatt länspumpningen.

Tis 28.11 Tätning av skadorna samt länspumpning hela dygnet,likaså lossning av last för att komma ner till takktaket. Nere vid tanktaket kl 17. Poseidon kl 15 bärgat STB ankare med kätting som återförts ombord och återkopplats.

Ons 29.11 den prov. tätningen avslutad 15.30 ocg fartyget länspumpat.Fått dykarattest.Svåra bottenskador från kreets akterkant till mitt under bryggan.

Tors 30.11 hivat upp ankaret 07.50 och med lots ombord assisterad av Neptun fortsatt resan till Stockholm. Kl 20.30 anlänt till kaj i Stockholm.

Fre 1.12 - ons 13.12 lossat i Stockholm. Utlossad kl 20.30 den 13.12.

Tors 14.12 kl 07 förhalat till Gustav V docka på Beckholmen under lots ledning assisterad av 2 bogserbåtar.Kl 17 dockan länsad och fartyget torrsatt.

Mån 15.1.45 Utdockats efter reparation och bogserats till Finnboda varv kl 11.Kvar ombord under reparationen: Befh,1e styrman,chiefen, en lättmatros och 4 maskinmanskap.

Fre 2.2.45 Efter avslutad reparation förhalat 12.30 till Stadsgården för lastning.

Lör 32. 1estyrman,lättmatros Fried,lättmatroserna Säfstrand och Hansson, smörjare Lundegmrd och eldare Lindström arbetat med rumsrengöring.

Mån 4.2 Lastning börjat kl 07.

Ons 14.2 kl 14.45 hela lasten 4235 ton intagen.

Stockholm 12.5.45
John Herbert Sjöheim
Befh

Utdraget fr.om 1.12.44 hämtat
från SKNEII dispacher.

RIGEL 24.11.44

Crew List

Befh Johan Herbert Sjöheim, Skaldevägen 57,Nockeby,13.3.03 (Mars 42)
1e styrman Erling Tom Georg Persson, Malmö, 14.5.14.
2e styrman Rolf Harald Damm, Sthlm, 4.8.18 (11.11.44)
Chief Valfrid Adold Edwall, Sthlm, 27.4.87 (Mars 42)
1e maskinist Nils Erik Hilmer Olsson, Oscarshamn, 10.10.03
2e maskinist Arne Olof Emanuel Gynmark, Sthlm, 31.5.20
Stuert Harry Gotthard Hell, Flenninge, 28.1.91
Kock Nils Hugo Eriksson, Sthlm, 30.9.18
Mässuppassare Sven Arvid Sundberg, Jukkasjärvi, 12.6.25
Timmerman Karl Arvid Tiberg, Norrköping, 21.1.78 (4 år ombord)
Båtsman Rickard Birger Vallin, Sthlm, 3.12 .85
Matros Hans Grundsten, 20.5.14 (Estlandssvensk)
Matros Karl Anders Karlsson, Alnö, 26.1.19 (16.11.44)
Lättmatros Edvard Fredrick Zeisig, 21.11.27 (Estlandssvensk)
Lättmatros Kurt FRedrik Frid, Sthlm, 29.10.21
Jungman Gunnie Bäckman, 24.5.25 (Estlandssvensk)
Jungman Nils Erik Hägglund, Arnäs, 30.1.26.
Jungman Ole Harald Schade, Sapsborg, Norge, 1.5.26
Donkeyman Per Sixten Kjällström, Sthlm, 17.1.86
Smörjare Karl Torsten Lundegård, Örebro, 27.9.97
Maskinelev Karl Lennart Dalle, Sthlm, 25.3.21
Eldare Gustaf Emil Andersson, Sthlm, ~~25.3.21~~ 19.5.95
Eldare Johan Albert Bäckman, Timrå, 7.11.93
Eldare Karl Oscar Gunnar Jonsson, Sthlm, 16.12.18
Eldare Ragnar Valdemar Hultberg, Sthlm, 6.3.05.
Eldare Zageus Emanuel Bergman, Sthlm, 19.1.01
Eldare Nils Oscar Lindström, Östra Eneby, 30.4.00

Sjöförklaring i Stockholm 7.12 44 kl 10

Sakkunniga Sjökapten Otto Dahlquist och hamnkapten Agne Friis

Fråga 1)Observerades om fartyget såg upp för STB ankare sedan det fällts?
2) Hur mycket kätting stacks ut?
3) När besiktigades senast ankarkätting & lås?
4) Har u. resan ngt fel förmärkts på styrmaskin & roderledning?
5) Styrde fartyget illa?
6) Vilken fart hade fartyget vid gång i den trånga farleden?

Advokat Ivan Morssing för Mälaren.

Kommandörkapten John Schüssler för Ocean.

Befh Sjöheim: Befh hade strax före grundstötningen gått in i karthytten men haft dörren till bryggan öppen. 2e styrman Damm haft vakten men befh själv

RIGEL 24.11.44

fört befälet,dock under lotsens ledning. Grundstötningen timat c:a 25 meter innanför kvastpricken mellan Tolvöresgrund och Sladdarölandet,i förhållandet till det senare räknat. På grund av Rigels stora längd,111 meter,hade det även för små girar med detsamma erfodrats kraftiga rodermanövrar och hade sådana ofta förekommit under färden i inomskärsleden. Roderledningen gått sönder när fartyget befann sig mitt i farleden utanför Sladdarön,därvid befh hört en smäll. Efter smällen hade Rigel tillryggalagt en sträcka av ett par fartygslängder och sedan grundstött. Roderledningen tidigare för ett par år sedan sprungit sönder. Visat sig att en bult i ledningen brustit. Troligen funnits en spricka i den som inte kunnat iakttagas vid smörjningen,som ägde um ett par gånger om dygnet. Svar på frågorna:

1) Efter det STB ankare fällts hade fartyget i någon mån sett upp för detta. Ankarkättingen efter G. stått spänd som en fiolsträng.
2) C:a 45 famnar kätting hade stuckits ut.Kättingen brustit c:a 7-8 famnar från klyset under flottagningen.
3) Ankarkättingen losstagen och undersökt i början av november 44 på Finnboda varv.
4) Inget fel märkts på styrmaskin och roderledning.
5) Fartygethade inte styrt illa under resan.
6) Fart 7-7½ knop i allmänhet i ifrågavarande led.Vid Grundstötningen hade farten stoppats upp till 3-3½ knop.

Befh: Rorsman Bäckman hade innan roderkedningen gick sönder lagt över rodret åt STB på lotsens order och troligen sprang ledningen av medan han lade över rodret åt STB.

Ie styrman Damm: Hört en smäll då roderledningen gick av. Fartyget styrde bra om man passade henne, Rodret legat hårt över åt STB då kättingen brast.

Chiefen Edvall: Hade frivakt. Befann sig i maskinkappen då han hörde att maskintelegrafen ringde back. Sett att en bult bräckts i roderledningen när man undersökte den.Bräckan förefallit vara alldeles ny.

Timmerman Tiberg: Smort roderledningen 10 minuterinnan den gick av och hört smällen då han var midskepps, men då inte förstått varifrån den kommit.Själv brukat smörja ledningen varje morgon och kväll.

Matros Karlsson: Lagt av STB ankare. Fartyget var lite trögt i styrningen p.g. av sin stora längd.Roderledningen gick av då rodret lagts hårt STB

Jungman Bäckman: Till rors. Lagt rodret så helt över åt STB som man kunnat, vilket lotsen beordrat honom göra. Inte hört något ljud då ledningen brast. Trodde att rodret legat hårt STB då det hände.Samma uppfattning om Rigels styrförmåga som Karlsson.

Dykarattest 29.11.44

Kriet: På akterkant en 10′ lång skada,största öppning 4″ .Kölen vikt åt STB.

RIGEL 24.11.44

STB sida: Förkant lucka I en 10′ lång och 5′ bred skada i B-C-stråken med en spricka i bucklan c:a 1′ lång samt flera mindre sprickor, skräckta naglar och växlar, en del naglar borta. Mitt för stormastenbörjar en buckla c:a 32′ lång, 5′ bred och 5″ djup, sträckande sig akteröver i A-B-stråken. Lång-& tvärskeppsväxlar skräckts. I förkant på nämnda skada en 12′ lång spricka med 2½″ öppning och i akterkant en 2′ lång spricka. Mitt under bryggani köl- & A-stråk en buckla c:a 12′ lång, 7′ bred, 4″ djup och i nämnda buckla en c:a 1′ lång spricka, 1″ bred, lång- & tvärskeppsväxlar skräckts.

BB sida: Akterkant av backen c:a 15′ lång skada i B-C-D-stråken, 10′ bred, 6″ ~~bred~~ djup. I bucklan finns en spricka 7′ lång, 4″ bred samt flera mindre sprickor. Växlar skräckts, naglar borta och skräckta. Mitt för lucka I en 12′ lång buckla i A-B-stråken, 5′ bred, 3″ djup, skräckta naglar, långskeppsväxeln skräckt.

Propeller, Roder, Skädda oskadade.

Ombord i bärgningsfartyget Neptun 29.11.44

J.E.Lundgren Otto Hedberg
1e dykare 1:e dykare

KK Sb vol 185 KK memorial 30.12.44

Orsak: Brott på styrledningen. Vid en verkställd undersökning visade det sig efter grundstötningen att en till roderkättingen hörande bult sprungit sönder. Bräckan föreföll dock vara alldeles ny. Enligt däcksbefälets uppgift skall roderledningen innan fartyget i början av november månad avgick från Stockholm, ha glödgats och besiktigats vid Finnboda varv, varvid inga felaktigheter kunnat upptäckas å densamma. Ex officio

Bo Bergström

((På KK finns i vol 185 endast ett sjöförklaringsprotokoll))

SKN EVII LASTMAPPEN PÅ RIGEL BORTA PÅ SKN EVII

Mappen på Rigel saknas i arkivet, trots att följande finns noterat i liggarer för varuhaverier med notering 25% krig.

15000 balar sulfitmassa = 2500 ton ass. av Sunds AB för 790.000 kr
1500 balar -"- = 250 ton -"- av Svartviks AB för 86250:-
4668 balar -"- = 778 ton -"- -"- för 256740:-
9000 balar -"- = 1500 ton -"- av Östrands Sulfit AB 546250:-
1500 balar -"- = 250 ton -"- -"- -"-

Totalt 28968 balar om 5278 ton.

SKN 25.10.45 efter dispache betalat 25% av på varuhaveriet fallande skada och kostnader = 104722:38. JE sid 10.

SKNEIII 324 Ej krig enligt SKN dec 1944

SKN skrev till red AB Iris 4.12.44 att " För vår del kunna vi icke av de

RIGEL 24.11.44

hittills föreliggande handlingarna finna att haveriet kan beröra krigs - försäkringen." Emil Henriques skrev 25.1.45 till Bo Bersgtröm ,KK att
" fartyget framfördes på grund av krigsförhållandena genom Öregrundsgrepen, och det kan naturligtvis icke bestridas att denna farled är ganska trång och rätt olämplig för ett så stort fartyg som Rigel. Å andra sidan gå ju ännu större fartyg den vägen och Rigel måste passera ungefär lika trånga farleder när fartyget skall gå till Stockholm eller andra hamnar där inloppet går genom skärgård. Själva haveriet är ju en ren sjörisk, menkan man måhända säga att haveriets stora omfattning är krigsbetonat på grund av den trånga farleden. Skall man taga någon del av detta haveri på krigsförsäkringen,så bör det emellertid enligt min uppfattning vara en ganska ringa del,knappast överstigande 25%. Haveriet är mycket stort och det skulle inte överraska mig om haverikostnaderna sammanlagt närmade sig miljonen." - I P.M. 14.2.45 fastställde SKN 25% krig.

Assurans

Neptunbolagets bärgarlön 285000 kr.
SKN 23.3.45 till Mälaren 154062:50.
- proveny 31.10.45 från Mälaren enligt dispache 31796:16
SKN netto 122.256:34. Se vidare sid 10

Bärgningsrapport SKNEII Dispacher
(Dispache given Sthlm 25.9.45 av P.G.Hasselrot)

Fre 24.11.kl 18 fick Neptun,som låg vid Neptunbolagets Förråd i Stockholm meddelande om att en ångare strandat vif Tolvöresgrund i Öregrunds skär gård och avgick kl 19 till pltasen.Poseidon ,som låg i Stugsund,avgick därifrån kl 18.40 men försenades högst avsevärt eftersom hon enligt gällande bestämmelser måste framföras inom svenska neutralitetslederma ända till Öregrundsgrepen. Under dagen rådde måttliga NWvindar.

Lör 25.11 03.20 anlände Neptun till Rigel som med last av 5278 ton pappers massa från Svartvik till Göteborg strandat c:a 40 meter innanför kvast-pricken vid Sladdaröns sydöstra udde. Med förrummet vattenfyllt till 18′ stävade Rigel N 77° O med 2° STB slagsida.Även förpiken och Ians och 2ans bottentankar vattenfyllda.Vatten trängde in även i rum 2 men in-strömningen där hade delvis kunnat kontrolleras av fartygets egna pump-ar. Rigel, som flytande legat 21′ för och akter, låg 22′ förut och 19′7″ akter på grundet. Enär massalasten i förrummet ovillkorligen skulle komma attt spränga fartyget om det inte skyndsamt lossades,hade bärgar-na omedelbart efter rapporten om grundstötningen gått i författning om anskaffandet av läktartonnage och arbetsfolk,varför lossningen kunde igångsättas redan vid midnattstiden.Neptun förtöjde omedelbart efter

RIGEL 24.11.44

framkomsten vid Rigels BB-sida och klargjorde den stora fasta centrifugalpumpen som igångsattes kl 06 med 3 st sugslangar (5") till förpiken,och så småningom sänktes vattnet där och i förrummet. För att lasten inte skulle spränga Rigels däck skars underkanten av luckkarmarna avc:a 12" med gasskärningsapparat vartill lossningen till en början koncentrerades till Förrummet.Sedan ytterligare lossningsmanskap kommit ombord fördelades dessa så att lossningen kunde pågå jämväl från lucka 2 och 3,dels emedan även lasten i rum 2 börjat svälla,dels emedan fartyget måste lättas över hela sin längd. Manskapsstyrkan var dock betydligt större i lucka I ,ty dels gällde det att fortast möjligt komma ner till tanktaket så att vattnet i rummet kunde pumpas ut,dels var det nödvändigt att få ut så mycket som möjligt av lasten innan den svällt fast i rummet.Arbetet pågick därför dag som natt och arbetarna avlöstes kl 20 av utvilat manskap. Lasten stuvades i hyrda pråmar och motorfartyg. Poseidon, som på grund av tjocka måst ankra upp utanför Öregrund,kom till platsen kl 07 och förankrades en kbl akter om Rigel.Noggranna lodningar företogs vid och omkring Rigel. En dykare sändes ner och fann att ångaren vilade tungt,huvudsakligen med BB-sidan,mot ett stenuppfyllt berggrund,mellan en punkt under förliga mastparet och en punkt under lucka 3,varjämte ett antal sprickor ocg öppna nagelhål kunde iakttagas. Efter undersökningen började dykare täta de åtkomliga skadorna och arbetade härmed i skift hela natten. I och med att vattennivån sänktes i Rigels förpik minskade effekten av Neptuns fasta Pump,varför en transportabel pump måste anbringas och sjöhöjden för denna minskas,om piken över huvudtaget skulle kunna länspumpas.Det beslöts att placera en pump på BB turretdäck förut och ett hål 18"x 18" skars upp i bordläggningen genom vilket 4 st 5" -sugslangar leddes ner i förpiken kopplade till en ångpump av Eurekatyp med 250 tons kapacitet. Den startades kl 20 och de båda pumparna kunde,alltsefterom tätningsarbetet fortsked, kontrollera vatteninflödet i förpiken och förrummet. Rigel låg oskyddad för vind och sjöhävning från SP-kvadranten och bärgningsarbetet måste påskyndas i mesta möjliga mån. På f.m rådde frisk OSO vind och i den växande sjöhävningen började pråmarna i oroväckande grad hugga och slå mot fartygssidan samtidigt som Rigel själv arbetade på grundet,varvid risk för ökat läckage i rum 2 uppstod. På kvällen drog sig vinden dock mer västlig och sjöhävningen minskade.

Sön 26.11 Lossningen liksom tätningen och pumpningen av Rigel fortsattes utan avbrott hela dygnet. Som den underifrån svällande lasten allaredan börjat kilas fast i förrummet kunde en del massabalar hivas loss endast med kastblock eller också måste de plockas upp ark för ark för att underliggande last skulle bli åtkomlig. För att vattnet i förrummet skulle bli åtkomligt för pumpslangarna måste ett schakt öppnas ner till fartyets

RIGEL 24.11.44

botten genom lasten,varför några man i gummidräkter sändes ner för att slinga sådana balar som låg mer eller mindre under vatten. I de gropar som erhölls efter balarna placerades slangarna och så snart vattennivån återigen sänkts så slingades andra djupare ner liggande balar.Samtidigt planerades lasten på ett ställe i rum I varefter en ångpump från Neptun med 250 tons kapacitet placerades där och startades kl 12.15 med 4 st 5'' sugslangar ner i rummet,vilket efterhand länspumpades. Vakter i gummidräkter måste ständigt bevaka att sugsilarna inte täpptes till av allt det kringflytande pappersavfallet. Dykarnas oavbrutna tätningsarbete minskade efterhand läckaget och som de båda förliga bottentankarna genom genom skadorna förenats till en sjönk även vattennivån i rum 2 samtidigt som rum I tömdes. Vid midnatt kunde Neptuns fasta pump stoppas.På kvällen drog sig vinden västlig och som det samtidigt satte in stark Nordlig ström uppstod risk att Rigel skullesvänga runt och kastas upp på uppgrundningen förut.Poseidon skiftade då ankarplats och lade sig SW haveristen samt överförde sin stålbogserkabel till Rigel.Efter att den sammanschacklats med en tidigare ombordtagen stållinestropp som fastgjorts till pollare på Rigels akterdäck,styvhalades kabeln,varefter Poseidon kom att tjänstgöra som ett kraftigt varp och förhindarade att Rigel ändrade läge.Lossningen pågått hela dygnet.En arbetare som skadats under arbetet fördes med förhyrda bogserbåten Munin in till läkare i Öregrund. (Se sid 10)

Mån 27.11 Lossning och länspumpning fortsatt som tidigare.Rigels förskepp nu i det närmaste fritt från vatten och som fartyget lättats högst avsevärt förelåg en möjlighet att rycka loss det från grundet. Två sugslangar kopplats från Neptuns fasta pumpm till Rigels förrum för alla eventualitets skull,varpå Poseidon lättat ankar och börjat dra kl 00.10 medan Rigels maskin gick back och Neptun låg kvar långsides och körde sin maskin full kraft framåt. Kl 09.35 avbröts försöket eftersom Rigel inte kunnat dras akteröver utan endast vridits fram och tillbaka mellan 77° och310°. En dykare gick ner och fann Rigel vila på en stor sten under kommandobryggan och en annan stor sten mot BB slag mitt för lucka I,varför akterskeppet under inga omständigheter fick svängas mera STB över förrän förskeppet lättats,emedan fartyget i så fall skulle åsamkas ytterligare bottenskador. Samtliga arbetare sattes in på forcerad lossning ur förluckorna.Samtidigt blåstes 2ans tank med tryckluft medan tank 5 fick rinna full,allt för att trimma förskeppet över stenarna mot vilka det vilade.Försöken återupptogs. Poseidon bogserade på full kraft på Rigel och lyckade kl 11.40 dra ångaren flott.Lossningsarbetet upphörde nu och endast 10 man fick stanna kvar ombord för att lossa i förrummet i avsikt att fördjupa schaktet ner till tanktaket så att durkarna kunde brytas upp och rännstenarna göras åtkomliga för pumpslangarna. -

RIGEL 24.11.44

~~kakkan~~ Upplossad last placerades tills vidare på STB turretdäck. Då Rigels bogankare skulle hivas hem visade sig att kättingen sprängts vid grundstötningen och att ankaret och 45 famnar kätting förlorats. Rigel förflyttades till mera skyddat läge och förankrades mellan Alnö och Sladdarö för ytterligare provisorisk tätning. Inget tecken till ökat läckage. Även Poseidon förtöjt långsides och en dykarställning sammanskruvats och sänkts under haveristen. Stark N ström omöjliggjort dykning och arbetet slutat för dagen kl 18,då sil-och pumpvakter sattes. Hela dagen måttlig W-WNW vind,mulen luft.

Tis 28.11 Dykare börjat täta kl 06.Lossningen fortsatt i förrummet till kl 07. Kl 18 hade man nått ner till garneringen i schaktet i lucka I och de extra arbetarna avpolleterades. Poseidons dykare lokaliserat och utbojat Rigels ankare.Kl 22 slut för dagen.Vakter satts. Frisk S.vind hela dagen.

Ons 29.11 Pumpning hela dagen. Omskiftning av pumpar. Dykare ner kl 06. Eurekapumpen på Turretdäck skiftats ner på lasten i rum I så djupt ner i schaktet som möjligt. Kl 16 startades den med 4 slangar ner i rännstenarna. Ludvigsbergspumpen kvar i rummet som reserv.Dykarna avslutat tätningen kl 17 och ställningen upptagits.Samtliga fartyg klargjorts för gång från ankarplatsen.Arbetena avbröts kl 21.Frisk SSO vind med regn,mot kvällen frisk SSW vind.

Tors 30.11 Rigel på morgonen avgått under konvoj av Neptun mot Stockholm. Poseidon återgått till Stugsund. Laber vind. Ute på Ålands hav mötte konvojen hög sjö och Rigel satte betydligt men någon nämnvärd ökning av läckaget kunde trots detta inte förmärkas tack vare dykarnas fullödiga arbete. Rigel kl 20.15 anlänt till Sthlm och förtöjt vid Stadsgårdskajen med Neptun långsides. Pump- & silvakter satts.

Fre 1.12 Kl 07.15 startades Rigels egen barlastpump från förrummet och Neptuns Eurekapump stoppats. En växel skrotats i kollisionsskottet för avrinning från förpiken till rum I. Neptun återtagit Ludvigsbergspumpen med slangar och tillbehör. Lossning hela dagen till kajen.

Lör 2.12 Under dagen anlände 2 Herrängspråmar till Stadsgårdskajen med 600 à 700 ton massa.Pumpvakter.

Sön 3.12 Övervakning av Rigels länshållning.

Mån 4.12 Neptun kl 11 gått ~~medxförrådxtill~~ till rederiets förråd på Beckholmen.2 man kvar på Rigel som pumpvakter.

Tis 5.12 Pumpvakt på Rigel.Lossningen fortsätter.

Lör 9.12 Pråmarna slutlossats.

Ons 13,12 Rigels last utlossad och upplagd på kajen.

Tors 14.12 Rigel dockats i Gustav V docka på Beckholmen.Pumpmaterielen återtagits och körts med bil till Neptunbolagets förråd.Därmed var bärgarnas åtaganden uppfyllda .

Stockholm 4.1.45

Gotth. Leveaux

RIGEL 24.11.44

Magistratsbesiktning i Stockholm 14-15.12 44

Anders Edgren besiktigat Rigel i Gustav V docka i Stockholm.
Protokoll på 30 foliosidor upptagande plåtskador i detalj.
Kölskon och nedre delen av förstäven förnyas.
Bordläggningen STB: 12 plåtar förnyas, 28 riktas liksom 15 huvudspant.
Bordläggningen BB: 18 plåtar förnyas,25 riktas samt 30 huvudspant.
Motsvarande skador på bottenstockar,intercostaler,slagbrickor etc
C:a 500 nitar omnitas i botten.
3 plåtar i tanktaket BB i rum 2 förnyas, 2 riktas.
Reparation av kollisionsskott, sidovägare, kontraspant, sidovägare,webbspant, rumsbalkar, plåtskador runt mastbäddarna och i däck, riktning av luckkarmar, drivning och beckning av backdäcket och bryggdäcket,rep. av cementfack och rumsgarnering, genomgång av ankarspel, winschar, pumpar, huvudmaskin, roderledning, luft-och pejlrör, länsledningar, rodret etc tec.
Kostnad 331250:- kr.

Kompletterande uppgifter om skadad last (Se sid 5)

28.11.44 och fram till 13.12 följdes lossningen i Stadsgården av besiktningsmän som sorterade ut våta balar för sig och sönderfallna balar för sig. XX 68 ton Östrands Kraft Prima oblekt kraftmassa var XXXxxxxx våta och delvis trasiga.xxxxxxx etc. Totalt 61302 ton massa var förstörd, de flesta balarna sönderfallna i ark. Rigel började 5.2.45 inlasta den oskadade lasten omfattande 24807 balar = 4144 ton. 4101 balar hade borträknats. Den oskadade lastens värde = 990480 kr. Efter lastningen i Stockholm låg Rigel kvar i Stockholm till mitten av juni 45 på grund av överfyllda lagerutrymmen i Göteborg.Först den 13.6.45 avgick Rigel till Ortviken för lastkomplettering.

Assurans

Kompletterande uppgifter till sid 5.
Rederiets generalräkning 7.6.45 = 445032:04
Ocean till Cellulosabolaget fått utbetala 355718:- för skadad och förstörd last. Den i Stockholm lossade lasten som utsorterats som förstörd såldes för 189922:22.
Mälaren fått stå för 75% av kasko.

Olycka under lossningen Eget

Under lossningsarbetet natten till mån 27.11.44 störtade 48-årige arbetaren Eskil Petterson i vattnet mellan fartygssidan och pråmen.Han fördes medvetslös och svårt klämd till Östhammars lasarett. Dock ingen fara för hans liv. (Se sid 8)

Historik

Turretlastångare på 3988 brton byggd 1905 vid W.Doxford & Sons i Sunderland

RIGEL 24.11.44

av stål. 6450 ton dw. L. 106,6 B. 14.6 Tillhörig Red AB Iris (S.Abrahamsen) i Stockholm. 1450 ihkr Doxford triplemaskin. 3 master. Ingick i en serie på 8 turretfartyg för malmtrafiken som Tirfing (Dan Broström) i Göteborg beställt vid seklets början och gick som Nordland 1905-1930 i malmfarten på Narvik. 1930 sålde Ångf AB Tirfing Nordland till Red AB Iris i Sthlm som den 30.6.32 lät överföra Rigel till finsk flagg med sjöfartsrådet Emanuel Eriksson i Mariehamn som redare.I konselj 6.2.42 fick red AB Iris importlicens beviljad för att återinföra Rigel under svensk flagg. Av systerfartygen sänktes Nyland 1939 och Atland 1943. 6.3.43 på resa Emden -Oxelösund i barlast kolliderade Rigel till ankars under flyglarm på Borkums redd med ss Öreborg av Köpenhamn och fick omfattande skador längs BB-sidan vartill BB-ankaret med kätting förlorades. Fortsatte resan i konvoj 7.3. - Rigel förliste natten till ons 4.3.53 11′ SO Galloper lightvessel i norra Engelska kanalen då hon var på resa Oxelösund-Port Talbot med last av 6019 ton järnmalm.Rigel skulle just ankra i tät tjocka då svaga klockslag från en ankarliggare hördes.Befh Sigrud Erdtmann,Sthlm lät då slå full fart back och gav hårt STB roder,därpå kl 23.50 sakta fart och stopp och ankaret var klart att fällas. Samtidigt dök fördäcksbeslyningen och signalljuset för ankarliggare på ett annat fartyg upp i tjockan 2 streck akter om tvärs. Rigels befh lät slå full fart fram men ordern hann inte utföras. Rigel påtörnades ~~xxxxxxxx~~ stävrätt midskepps BB av ss Senegal av Palermo på 1650 brton som trängde flera meter in i crossbunkerluckan där hon hängde fast i en minut för att sedan svänga akteröver längs Rigels BB-sida varpå hon försvann i tjockan. Det inforsande vattnet i maskinrummet kortslöt generatorn och allt ljus slocknade ombord.Med svår slagsida sjönk Rigel hastigt. Befh ~~xxxxx~~ blåste livbåtsalarm i ångvisslan och beordrade telegrafisten att sända SOS. Många av de 30 ombv kom i nattkläderna i den enda livbåt som kunde sättas ut p.g av slagsidan, motorlivbåten.2e maskinisten tog sig efter kollisionen direkt upp på Senegals back innan hon kom klar Rigel Kollisionen inträffade kl 23.50 och alla ombord var i livbåten kl 00.05. Olycksplatsen var insvept i det mest ogenomträgliga mörker med mycket tät tjocka och ett stort räddningsuppbåd kunde inte finna livbåten förrän kl 02.30. Rigel höll sig flytande till 00.40 då hon sjönk med ett åskliknade brak. Brittiska färjan Arnhem landsatte de räddade i Hook van Holland f.v.b till Rotterdam. Rigel var en av de 3 sista turretångarna i vår handelsflotta,och sedan Polcirkeln gått till nedskrotning 1954 återstod endast Rexbolagets Vindö.

Krigshaverier

26.7.43, 12.3.44,6.7.44, 24.11.44

MERGUS 24.11.44

SKADAD AV INTENSIV BESKJUTNING AV V2- RAKETER PÅ HARWICH REDD

Journal

Ons 22.11.44 kl 16.40 avgått från London.
Tors 23.11 kl 17.25 ankrat enligt order från Naval Control på Harwich yttr redd för natten.
Fre 24.11 kl 05.45 passerade åtskilliga flygande bomber över redden. Beskjutningen från land och från fartyg på redden var så häftig att granatskärvorna formligen regnade på och runt fartyget som därvid erhöll en del skador. Sålunda skadades ångröret till ankarspelet och teakbarriären på undre bryggan.Ångröret reparerats i Newcastel efter ankomsten dit.

(Osignerat utdrag ur besiktningsinstrument,Gtbg 26.9.46)

Reparation

Vid reparation på Eriksbergs varv i Göteborg 10.5-24.10.45 reparerades från ovanstående tillfälle för 205 kr teakskärmen på bryggan som förnyades på 3 meters längd och 1,2 meters höjd. Kostnade kom att ingå i reparation av allmänna krigsskador. Se Mergus 29.3.45.

Historik

19.3.41

Övriga krigshaverier

2.11.40, 10.4.41, 29.3.45

Daglig bombterror över England

V1 och V2-raketer fortsatte hela nov. 1944 att falla över södra England. Den 24.11 föll bomber över Westham, Waltham Cross,Tillingham,Poplar och Ilforc V2 varav 2 över Westham. På e.m. 25.11 föll utan förvarning en flygande bomb ner i vid New Cross Station i London och dödade minst 160 personer som befann sig i en Woolworthaffär och ett terum vid New Cross Road.

BETULA 13.12.44 50% krig

FÖR ATT UNDGÅ RYSKA UBÅTAR GÅTT FÖR NÄRA HANÖ OCH RÄNT PÅ GRUND.

Rapport

Lör 9.12 44 kl 16.30 avgick ss Betula av Råå på 285 brton (B.1912) från Oxelösund destinerad till Hälsingborg med last av 405 ton apatitslig. Djupg F 10′8″ - A 11′4″. 10 ombv. Ingen lots.
Ons 13.12 kl 00.30 grundstött strax syd Hanö i mörker, regndis och hård SO dyning. Fart vid grundstötningen c:a 5 knop. Vakthavande styrman John Persso Utkik på bryggan. Sista ortsbestämning före olyckan: Utklippan kl 19.35 den 12.12. Magn kurser därifrån: N 84° W - S 89° W - S 73° W. Distanser därifrån: 24′ och 3′. Ingalodningar under de närmaste 4 timmarna före grundstötningen. Kompassjustering i Hälsigborg 20.6.44. Fartyget åter flott eft 33½ timme med assistans av bärgningsångaren Herakles.

Karlshamn 20.12 44
Josef Jönsson Winther
Långgatan 19, Råå, 70 år
Befh

(Ingen crew list)

Loggkladd

Lör 9.12 kl 16.30 avgått Oxelösund med lots . Byigt och regn. Lotsbyte vid Arkö kl 20.20. Ankrat 20.30 enär lotsen ej ville fortsätta p.g av storm och mörker. Kl 12 midnatt till ankars, vindriktning SSO, styrka 5.

Sön 10.12 07.10 lyft ankar och fortsatt. Mulen luft, Syd 3. Skiftat lots vid Kettelö kl 11.45. Fortsatt resan.

Tis 12.12 Kl 16.30 passerat bojen Yttre Stengrund, Logg = 30, mulen luft. Kl 18.55 passerat Klotets lysboj, logg = 41,7. Kl 19.35 passerat Utklippani S 56° W, distans 2,5′, logg= 44′. Kl 20 stävad kurs W½N ,dev. 1° W ,behållen magn. kurs N 84° W. Missvisning 3° W. Behållen rv kurs N 87 W ,distans 4′ Patentloggens ställning 48. Vid midnatt Hanö i N 79 W, distans 7′, regndisig luft. Stävad kurs vid midnatt W, dev. 1 W, behållen magn. kurs S 89 W, missvisn. 3 W, behållen rv kurs S 86 W, distans 26′, patentloggens ställning 68. Vind S 2.

Ons 13.12 Stävad kurs WSW ,dev. 5° O. Behållen magn kurs S 73 W, missvis 3 W Behållen rv kurs S 70 W, distans 3′, patentloggens ställning 71, vind S 2 Kl 00.30 Strandat syd Hanö. Läck i rummet. Hård sättning på grund av hård SO dyning. Satt ut bägge livbåtarna. Djupg F 10′6″- A 14′7″ -De 10 ombv kl 02.20 på fiskarnas inrådan lämnat fartyget med en fiskebåt. Kl 08 gått ut och bärgat en del kläder. Fartyget vattenfyllt. Mulen luft, avtagande dyning. Kl 10 besättningen iland. Kl 15 gått ut och mätt upp djupet runt fartyget. Kl 18.3" befh och styrman åter gått ut till Betula, Bärgningsfartyget Herakles anlänt till olycksplatsen och genast satt igån med bärg

BETULA 13.12.44

ningen.Besättningen inkvarterats iland för natten.

Tors 14.12 Besättningen återvänt ombord 06.30.Börjat lossa last kl 07 från lucka I och kastat sammanlagt c:a 20 ton överbord.Vid 14-tiden blev fartyget flott och bogserades av Herakles upp i Hanösund där Herakles ankrat med kabeln fast på Betula. Hård SO vind.

Fre 15.12 kl 09 Herakles gått närmare land med Betula. 3 man gått iland för doktor: maskinist Gustafsson förexem, lättmatros Westerdahl för en höftskada ,båtsman Börjesson för kontusion. Ej anträffat någon. Den övriga besättningen trimmat kol från däck till BB box för att få väck slagsidan.Folk från Herakles lämpat i rummet. Hård vind och sjö av SO. Legat kvar för SO storm med kabel fast på Herakles.

Lör 16.12 tagit ombord flotten och livbåtarna. Kl 08 avgått mot Karlshamn. Tvingats ankra vid Hörviken på grund av för mycket överspolning, så att där inte blev tillräckligt med stim på pumparna.Haft bogserkabeln fast på Herakles, Hård vind av SO.Haft dykarundersökning. På e.m SO vind, mulen luft.

Sön 17.12 Legat kvar på Hörvikens redd i SSO storm.Mulen luft.

Mån 18.12 08.30 avgått bogserad av Herakles. Kl 10.45 förtöjt långs sidan Herakles i Karlshamn.På e.m dykarundersökning och provisorisk tätning. Maskinskötare Gustavson varit hos doktorn för exemskada.

Karlshamn 20.12 44

(Utdraget delvis från SKNEII disp.) J.J.Winther

Befh

Sjöförklaring i Karlshamn 23.12.44

Notarie C.A.Montan för SÅAF.
Lasten assurerad i Öresund, avsedd för Reymersholms Gamla Industri AB
Kaskoassurerad i SÅAF m.fl
Befh Winthers vittnesmål utelämnat

Styrman Johan Persson, F.6.21.00, I:a klass skepparbrev 1927,påmönstrat Betula 27.11.44.Tagit vakten kl 24 och då av befh fått den position som varit utsatt i sjökortet. Efter konferens med befh lagt ut kursen WSW. Skenet från Hanö fyr hade då varit synligt men skymts av regndis kl 00.10.och därefter inte blivit synligt förrän i så gott som samma ögonblick fartyget rände på grund. Någon mistsignal inte hörts på hela tiden. Först när besättningen med fiskebåt lämnat Betula och hade närmat sig land hade Persson hört mistsignalen från Hanö fyr. Fiskare på Hanöuppgivit att när man kommer från SO eller syd så hörs inte mist signalerna vid SO eller sydliga vindar.Orsak till grundstötningen varit strömsättning och regndis. Efter grundstötningen,sedan det ljusnat, hade Persson pejlat Hanö fyr i NtW.På särskilda frågor uppgav Persson:

BETULA 13.12 44

Enligt utlagd kurs hade inte någon risk för landkänning anses kunnat föreligga. Med hänsyn till att Betula beräknats vara långt från land hade Persson inte ansett någon anledning finnas att loda. Han hade stoppat maskin omedelbart vid grundstötningen. Hade fartyget lyckats backa flott skulle dei ha sjunkit. Egen pumpkapacitet var endast 5 ton/timmen. Då Betula övergavs kl 02.20 hade vattnet börjat komma upp i fartyget och då man kommit ut igen stod vattnet över lasten.Besättningen varit enig om att lämna fartyget. Fiskarna förklarat att vädret kundebli dåligt inom loppet av en timme och att i så fall någon båt inte kunde gå ut till fartyget varför enda räddningsmöjlighet för de ombordvarande sedan skulle bli raketapparat. Då Herakls kom till platsen fanns folk på Betula. Besättningen kastat c:a 20 ton last överbord på inrådan av Herakles befh och senare hade folk från Herakles kastat ytterligare last överbord. Enligt Perssons uppfattning hade loggen tvärs Utklippan bort visa 45′ i st.f. 44′.

Lättmatros:Åke Westerdahl Född 1913. Påmönstrat 27.11.44. Övertog rorsvakten kl 24 och fått kursen "Väst" av avgående rorsman. Cirka 5 minuter senare hade styrman Persson kommit ut och ändrat kursen till WSW som sedan styrts. Kompassen väl belyst och lätt att se. Westerdahl sett fyrsekn något om STB då han tog vakten. Skenethade verkat långt avlägset. Efter mågra minuter hade skenet skymts av regndis. Westerdahl hade inte talat med utkiken Nilsson. Eftergrundstötningen hade alla varit ense om att gå iland eftersom fartyget läckte betydligt.Fyrmästare Hammarkvist på Hanö, som följt med fiskebåten ut till Betula, hade sagt att om vädret blev värre skulle det inte gå att rädda besättningen annat än med raketlinor. Under arbetet med att lämpa last i sjön hade W. skadat ena höften men ansåg sig nu i det närmaste återställd.

Maskinist Magnus Rosenkvist: Född -07. Mönstrat på 27.11.44. Strax efter kl 19 den 12.12 i mässsen av styrman hört att " dom nyss passerat Klotet." Själv haft frivakt 19-24. Inte hört några mistsignaler från det fartyget passerat Klotet och tills han lämnade fartyget kl 02020. den 13.12 och kommit iland. Maskin kört för fullt ångtryck hela tiden fram till G. utom då slaggning verkställdes var fjärde timme vilket tagit 10-30 minuter i anspråk.Under denna tid hade farten reducerats till 1- 1½ knop. Egna pumpen hade kapacitet 100-150 liter/minuten. Skulle inte kunnat hålla läns även om man länsat genast eftergrundstötningen.

Jungman Gunnar Egon Nilsson, Född -25 (27.11.44) Utkik på bryggan från kl24 Sett ett fyrsken förut om STB.Disigt. Fyrskenet tidvis skymts av dis. Hade fått order att vrsko om allt. Skenet verkat komma rätt långt bort ifrån. När skenet synts hade han sett något av land. Inte sagt något till rorsman Westerdahl. Efter grundstötningen då Westerdahl kom ut ur styrhytten sade Nilsson till denne:" Jag tror vi gått på en mina."

BETULA 13.12 44

Nilsson inte kunnat säga hur långt före G. han sista gången sett fyrskenet. (Antecknats att Rätten av Nilsson fått det intrycket att han hade svårt att klara begreppen och svårt för att relatera sina iakttaglser. Montan anmärkt att Nilsson gjorde ett virrigt intryck.)

Befh i skrivelse till SÅAF 18.1.45 SKNEIII 327

Till kompletterande av mina vid sjöförklaringen lämnade upplsyningar i rubr. ärendeber jag få lämna följande tillägg:
Före avgången från Oxelösund erhöll jag från skilda håll uppgift om förekomsten av främmande ubåtar i Hanöbukten.Detta i förening med risken för minor i samma farvatten gjorde att jag vid passerandet av Utklippan inte vågade sätta den vanliga kursen mot Sandhammaren,utan ansåg mig böra sätta kursen på Hnö, för att sedan Hanöpasserats fortsätta mot Sandhammaren och härigenom hela tiden hålla mig närmare land. Högaktningsfullt

J.J.Winther
Befh

KK Sjötekn.Konsulent.Vördsam Promemoria 29.1.45

Anmodad av SKN att avgiva yttrande med anledning av ss Betulas strandning å ön Hanös sydostsida den 13.12.44 får jag anföra följande:
Orsaken till olyckan: I den mån den kan med ledning av sjöförklaringens innehåll bedömas: Försumlighet från vakthavande styrmannens sida .
Vissa av befh i brev till SÅAF relaterade omständigheter (se ovan) med avseende på krigförande makters opererande ubåtar vilka tiden före olyckan varit synliga i Hanöbukten,synas dock hava varit en bidragande orsak till strandningen. - Vad styrmannen beträffar har denne under vaktombytet vid midnatt tagit den mycket approximativa pejlingen å Hanö fyr och avståndet till densamma,för gott, utan att kontrollera uppgiften på standardkompassen. Den beräknade positionen var emellertid felaktig både vad bäring och avstånd beträffar.Har nämligen fartyget under den halvtimme som föregick strandningen,framkommit på rv kurs 250° (Se skeppsdagbokens S 70° W) och tillryggalagt på samma tid 3 naut. mil,hade pejlingen kl 24 icke varit rv 278° utan rv 266°. Fartyget stod ej heller 7 naut.mil från fyren ,som befh velat göra gällande, utan befann sig fartyget i verkligheten knappa 3′ från Hanö. Fartyget torde, befh ovetande, hava haft en ostlig deviation på sina kompasser på kursen W och därför framkommit "över grund" 272° i stället för beräknade 266°. En i nordlig riktning sättande ström kan ävenledes hava medverkat till att fartyget satts norr om kurslinjen. När därför styrmannen -efter det befh överlämnat vakten och gått under däck - satt kompasskursen WSW = rv 250,borde han,med hänsyn till det disiga vädret,snarast möjligt hava sökt bestämma fartygets läge i sjökort

BETULA 13.12.44

Detta hade ur navigeringssynpunkt skett fördelaktigast genom en s.k. transporterad ortslinje.Genom 2 pejlingar å fyren och utseglad distans,med 10 à 15 tidsminuter mellan pejlingarna,hade en relativt god avskärning givit styrmannen den upplysningen att fartygets kurs bar farligt nära land. Han hade dessutom kommit till insikt om att avståndet till ön endast varit hälften av det beräknade vid midnatt. Den omständigheten att den å bryggan utposterade utkiken strax innan fyrljuset försvann i regndisan "sett något av land" när fyren kastade ut sitt blixtsken var 15de sekund,borde också hava varnat styrmannen för att överskatta avståndet till strandkanten. Det hade därför varit hans oavvisliga plikt att, så snart fyren icke längre "slog igenom",reducera farten,ändra kursen mera sydvart och tillkalla befh.

3) Särskilda anmärkningar: Refererande till befh brev till SÅAF (Sid.4) må anföras: Att dessa uppgifter av allt att döma överensstämmer med verkligheten konfirmeras indirekt av dagspressen.Ur DN den 9.1.45 har saxats följande:" Sydöstra Sveriges Dagblad meddelande i fredags (den 5.1.45) att 2 fiskebåtar c:a 10′ syd Hanöiakttagit en ubåt -den ena av fiskebåtarna var så nära som 50 meter - har även underställts kommissionen.Detta har skett under formen av protokoll från polisförhör som landsfiskalen i Sölvesborgs distrikt på landsfogdens anmodan i helgen hållit imed fiskarna. Dessa ha därvid enligt landsfiskalen bekräftat riktigheten av uppgifterna,sålunda även den om det ryska emblemet på ubåtens torn.Blott i fråga om tidpunkten har de ändrat sig,nämligen från den för tidningen uppgivna 27de till den 17de november,"

Det synes mig ligga i öppen dag att befh avsikt från börjanb varit att om så ansetts nödvändigt,söka sig innanför Hanö och därifrån "krypa" utmed Skånekusten.Rv kursen 273° bar rätt på Hanö fyr som står på öns nordsida. När sedan siktförhållandena,efter det Utklippans fyr varit tvärs, försämrats,ändrades kursen till rv 266,vilken kurs skulle hava tagit fartyget knappa 2′söder om ön om ingenting oföutsett inträffat under kvällsvakten 20-24. Den vanliga kursen över Hanöbukten från Utklippan med mot Sandhammaren är däremot 233°.

Då nu SKN:s särskilda försäkringsvillkor av den 1.10.41, §2 moment 3, medgiver ersättning för fartyg som till följd av krigsförhållandena nödgats gå inom territorialgränsen eller i led eller farvatten,som icke skola skolat under vanliga förhållanden användas,eller eljest på från fredsförhållanden avvikande sätt,dock endast i den utsträckning Nämnden med hänsyn till omständigheterna finner skäligt fastställa,anser jag, att ersättningsskyldighet från Nämndens sida bör utgå med ett belopp av 50% på haverikostnaderna.

Ex officio

Bo Bergström

BETULA 13.12.44

Begärt utlåtande till KK av styrman John Persson ,ex Betula,5.4.45

Den 12.12 44 kl 18.55 passerades Klotets lysboj och loggen var då 41,7, vilket jag själv avläste. Kl 19 överlämnade jag vakten till kapten. Kursen var då utlagd på kortet till W½N. Vad loggen stod på kl 19.35 och 20 kan jag ej yttra mig över. Förmodligen har en felavläsning blivit begången kl 19.35 då loggen sannolikt stod på 45 istf 44. Det var befh sak att förvissa sig om hur långt avståndet var från Klotets lysboj till tvärs Utklippan. Vad beträffar distansen för kurs W½N tror jag ej att jag fört in något om den,då den kursen blott hållits i 5 minuterunder min vakt.

Kl 24 övertog jag åter vakten på bryggan från befh,som sa till mig att komma in i karthytten för att få besked om var vi befann oss.Han visade då i kortet att vi befanns vara 7 mil från Hanö,vilket också passade på kurslinjen med pejlingen WtN,som hade blivit tagen av befh och utlagd å kortet. Jag framkastade frågan om vi skulle ändra kurs eller gå längre och fick till svar:" Gör som du bill." I sammanhanget framhöll befh även loggens förträfflighet.Jag lade ut kursen till WSW,vilket skulle föra C:a 3 mil från Hanö. Häri instämde kaptenen som samtidigt förklarade:" Då kan du hålla den kursen tills du får Hanö tvärs,sedan kan du sätta kurs på Stenshuvud eller Simrishamn, vilket du vill." Sedan gick vi bådaut på kommandobryggan. Klockan vat då några minuter över 24 och kursen ändrades till WSW,varfter befh gick under däck. Hanö fyr syntes då och verkade mycket avlägsen till kl 00.10 då skenet försvann i regndiset.På den relativt ringa tiden av c:a 5 minuter var det omöjligt att erhålla någon säker ortsbestämning genom pejlingar. Jag var av samma mening som kaptenen,stt avståndet var så som han satt ut i kortet. Hade kaptenen haft någon misstanke att vi varit ur kurs kl 24,hade det varit hans plikt att stanna kvar på bryggan till dess fartygets rätta position utrönts.

Vad beträffar att posten ((utkiken)) på bryggansett något av land strax innan fyrljuset försvann ,håller jag detta för föga troligt. I varje fall fick jag inte något meddelande därom. Vid strandningstillfället slog fyren igenom igen,men ej ens då kunde land urskiljas,trots att vi ej befann oss mer än en båtlängd från land.Samm post på bryggan hoppade f.ö vid grundstötningen direkt på en flotte med utropet :" Ubåt!" - Vad farten beträffar var den ej hög och vad omständigheterna i övrigt beträffa kl 24 voro vi ej i någon som helst farlig närhet av Hanö med sitt relativt stora djup ända in till stranden. Farten var ej mera än 2½ mil på den halvtimma som föregick grundstötningen. En sak som jag särskilt vill framhålla är,att jag räknat med att få höra sirenen från fyren,vilken dock ej ens hördes på strandningsplatsen. Hade sirenen hörts hade man ju haft något att rätta sig efter. På den plats där vi grundstötte,har,enligt vad

BETULA 13.12.44

jag senare av ortsbefolkningen på Hanö fick veta, flera grundstötningar förekommit på grund av att sirenen ej hördes med SO vindar.
Orsaken till grundstötningen anser jag för min del vara strömförhållandena, mörker, regndis samt att land skulle följas så nära som möjligt på grund av risk för krigförande ubåtar. Jag vill även framhålla att om pejlingen varit rätt tagen och distaneserna enlig loggen rätt utlagda å.kortet kl 24 så hade kursen blivit lagd sydligare och grundstötningen därigenom undvikits.

Skillinge 5.4.45
John Persson
Skånegatan,Skillinge,
Styrman å ss Betula

Tillskrivit i bläck:
Styrmannens svarsskrivelse ändrar icke min tidigare fattade åsikt rörande orsaken till grundstötningen.
Stockholm 11.4.45
Bo Bergström

(SS MARYANA 29.2.45 -1/0 5)

SKNEVII 466 Lasten

Omkring 400 ton apatitslig,försäkrad i Öresund för 22655 kr.Mottagare var Reymersholms G:a Industri AB. Öresund betalat ut 8557:22 för lastförlust, merfrakt mm.
SKN efter dispache ersatt Öresund med 50% = 4802:45 den 2.6.45

SKNEII disp. Reparerad vid Sölvesborgs varv

Den 21.12 kl 15.30 var Betula utlossad i Karlshamn och avgick provisoriskt tätad till Sölvesborgs varv där hon dockades 28.12 och besiktigades 29.12
Inget besiktningsinstrument finns på SKN. Överenskommet pris för reparation = 39860:- inkl skador som uppstått vid bärgningen som t.ex bucklade brädgångar,förstörda trossar, en avslagen spak på ankarspelet mm. I eldrummet som stått under vatten måste all isolering förnyas. Järnarbeten dragit den största kostnaden = 32235:- Reparation av livbåtarna kostat 250:-
Den 24.1.45 var Betula klar att lämna varvet.Arbetet hade då blivit c:a 2000 kr dyrare än beräknat. Dispache gavs i Göteborg 5.5.45 av Kaj Pineus på SÅAF:s begäran. Bärgarlönen till Neptunbolaget blev för SÅAF 12000:-

Assurans

Rederiets generalräkning slutat på 68879:37.
Lasthaveriet kostat 6912:- Lasten bestod av 405½ ton apatitslig och av denna fördes 333,080 ton sjöskadad slig på tåg från Halmstad till Kopparverket i Hälsingborg. Lastförlust = 72 ton.
SKN ersatt 50% till SÅAF den 15.6.45 = 33578:- plus 4802:45 för lasten.

KK Sb vol 23 Sjökortet rättat till maj 1940

Sjöåklagaren Gösta Berglund,KK, begärde 19.7.45 en förklaring av sjökapten

BETULA 13.12.44

Josef Jönsson Winther i Råå varför sjökortet varit rättat till maj 1940 och följaktligen inte behörigen rättat sjökort medförts på resan?

Handbrev ,Råå 24.7.45 från Winther till Sjöåklagaren

Som svar på kapten Berglundsx skrifvelse af den 19 juli,vill jag framhålla att undertecknad var endast vikarie befälhafvare för den resan. Kom ombörd måndagen 27.11, afgick tisdagen 28.11.Var mycket upptagen med anskaffning af besättningen. Lastningen pågick samtidigt. Den förre befälhafvaren hade insjuknat,därför kom det så hastigt på med befälhafvarebytet.Hade ingen tid till att gå igenom sjökorten.Vi hade nya sjökort öfver Kalmar med.Vi gick inte tremilsgränsen. Derför använde vi inte dessa korten. Den 12 december kl 20 när jag tog emot vakten,låg detta kortet på bordet i karthytten, Styrman hade lagt ut detsamma. Jag fortsatte att navigera efter detsamma. Det blef utredt i sjöförklaringen att sjökortet hade inte inverkat på grundstötningen enligt bisittarnas förklaring. Orsaken till olyckan var nog denna: Att jag gick ner på min frivakt,jag skulle stannat uppe,men jag var så förfärligt trött.Vädret var ju sigtigt, såg Hanö fyr ganska klart kl 12,fyren gick bort 10 minuter senare,enligt styrmans utsago,men det var ju omöjligt för mig att veta.Vill få tillägga: fördeångarna Neptunus och Karin under 5 år 1923-28,ångaren Tornö 1928-34,hade ett par lindriga grundstötningar med Neptunus äfvenmed Tornö,rapporterade dessa vederbörligt till kapten Franckman.Erhöll aldrig någon anmärkning från honom. Han var annars en mycket noga herre. Nu är jag i mitt sjuttionde år.Kommer nog troligen inte ut mera. Jag tycker det är så hårdt om jag skall straffas. Men är det bestämt så är det ju ingenting att göra. Kapten Berglund få ju göra som kapten för godt finner.

Högaktningsfullt
J.J.Winther

=================

Inget åtal väckes

Sjöåklagaren synes fortsättningsvis ha försökt få tag på styrmannen John Persson som den 19.5.45 mönstrat på ss Manfred av Verkebäck. Den 2.845 meddelade detta rederi sjöåklagaren att ss Manfred beräknades anlända till Grankullaviken på Öland den 7.8,varifrån fartygetberäknades avgå 10.8.till England. Detta är sista pappret i akten. Bo Bergström hade den 30.1.45 bett SKN återsända sjökortet till KK " enär detta vid en ev. rättgång mot styrmannen kommer att bifogas handlingarna."

Historrik

Laståangare på 285 brton byggd 1912,hemmahörande i Råå.
Vid kokslastning i Gdansk 11.9.48 fick Betula aktermasten avbruten på två ställen av en 5-tons gripskopa.Befh var då Nils Sture Björk,Matrosgatan 15, Råå.

AA. VEDETTBÅTEN V=6. 14.12.44

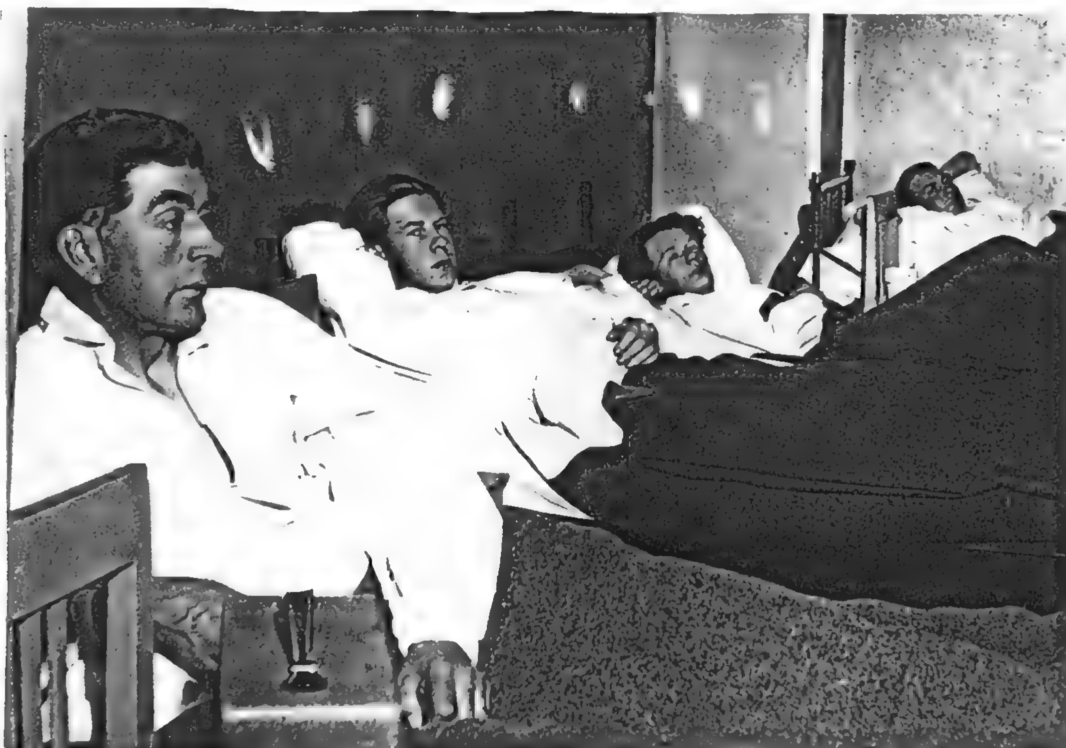
GRUNDSTÖTT OCH VRAK PÅ BUSÖREN I KARLSKRONA SKÄRGÅRD & SKRÄCKNATT FÖR 14 MAN

Sammanfattning

Under bogsering av ett skjutmål i Hanöbukten fick V6 kl 19.30 tors 14.12.44 i 16 sek.meters kuling med grov sjö och minusgrader den 700 meter långa bogserwiren i propellern och blevmanöveroduglig. Under den tid den smala långsträckta vedettbåtendrev för vind och sjö medan wiren efter hårt arbet kapades förlorade man på bryggan helt orienteringen i rådqnde mörket. - Kl 21 hördes ett dovt brusande och bränningar sågs lysa i mörkret om BB. I samma ögonblick kastades fartyget med en kraftig stöt på grund 50 meter från skäret Busören W . om stora inloppet till Karlskrona och inte långt från Bollörens luftbevakningsstation. (½' syd Bollöarna). V6 spranggenast svårt läck akteröver och de 14 ombv samlades på akter fördäck.Maskinisten rakade ut fyren under pannan med vatten forsande kring benen och V6 började huggande bräckas sönder midskepps. De ombv var fartygschefen, en Vpl styrma W.Nilsson ,en fänrik, 5 värnpliktiga och 7 man målpersonal. Radiosändaren var obrukbar men nödsignaler blåstes i ångvisslan tills ångan var slut efter en halvtimme och SOS morserades med strålkastaren tills den slocknad Runt vraket, som snart ispansrades i -3° och hård vind, dånade bränningarna. Kl 21.45 siktades fiskebåten Ramonas lanternor i närheten och 22.15 riktades strålkastare mot skäret och haveristen från Aspö lotsbåt och en motorslup. Efterhand anlände till platsenminsveparna M 5 och M 8 Utlängans livräddningsbåt och flera fiskebåtar men ingen kunde göra något för de nödtsällda . M8 satte ut en slup med frivillig bemanning men den tvingades vända. De 14 ombord på V6 samlades nere i skansen föröver där de sökte hålla värmen genom att elda med garnering, hyllor och allt tillgängligt trävirke i en kamin. Endast en karbidlykta lyste svagt och skrovet bröts mer och mer under våldsamt huggande på grundet. Kl 03.15 bröts vedettbåten itu på förkant av maskinrummet från vilket rörledningar och maskindelar rasade ut.Det vilt rullande akterskeppet svängde i 90° vinkel mot det fast på grundet stående förskeppet och iförda flytvästar bidade de 14 männen pådet nedisade fördäcket det slut som de bedömde måste förestå . Kl 07 lyckades Utlängans livräddningsbåt fånga upp den kork - & vävklädda bogserwiren som satt fast i vraket och den fördes iland på Bursören. I en liten iseka som halades längs kabeln tog sig 3 man från V6 en i sänder över till skäret.Under tiden sköt M5 överraketlinor från lovart till V6 men alla linorna togs av vinden ochhamnade i bränningarna. Kl 08.30 lyckades till sist en Blekingseka med 5 fiskare ombord manövrera intill vrakets STB-sida och de 11 kvarvarande räddades i 2 omgångar över till en större fiskebåt som haft ekan på släp. Då siste man räddades var kl 12 fre 15.12 Alla de räddade överfördes till eb av minsveparna och landsattes vid

VEDETTBÅTEN V6 14.12.44

sin förläggning där läkare väntade och alla bäddades ner



Fram till nyåret bärgade marinens personal då vädret tillät inventarier från V6 över till Busören för vidare befordran. Den 29.12 drev Venerbergs livbåtar in i bränningarna vid Busören och en plåtdörr från V6 kom att bli den ende överlevandes räddning. (Se Venersborg 29.12.44)

N.Holm:Vakt till sjöss(-4

Fänrik Nelsson berättar

Fänrik S.Nelsson i Kustartilleriets Reserv:" Jag var målofficer ombord under befäl av en Vpl styrman och hade under målbogserigen under övningsskjutning från ett Kustartilleribatteri söder om Karlskrona till uppgift att observera nedslagen och radiorapportera till skjutledaren iland.Jag hade också till uppgift att övervaka målets utläggande och hemtagning. C:a 19.30 tord 14.12 fick ve meddelande att övningen var slut.Vi låg då med akterlig vind på kurs mot Karlskrona inlopp och började ta in bogserkabeln undersakta gång framåt. Kabel var 700 meter lång, en stålwire klädd med kork och väv så att denhela tiden flöt på vattnet.Plötsligt kom en bukt in i propellern och snoddes runt propelleraxeln.Maskin stoppades genast men våra anstängninger att få loss kabeln var resultatlösa. Vi måste kapa wiren.Fastän återstodenhängde kvar och släpade efter oss kunde bi dock göra skata fart framåt. Men vi hade drivit ett bra stycke och var desorienterade. Kursen sattes ,som vi då trodde, så att den skulle bära väl klar bränningar och grund. Jag var med fartygschefen på bryggan då vi skymtade något vitt i mörkret om BB och hörde ett dovt brusande. I samma ögonblick skakades

VEDETTBÅTEN V6 14.12.44

fartyget av en kraftig stöt och vi stod stilla. Allt gick så hastigt att vi inte hann vidta några åtgärderför att stoppa upp farten, och vi satt ordentligt fast.Allla försök att backa flott omöjliggjordes av kabeln i propellerna. Radioförbindelsen var tyvärr bruten varför vi använde ångvisslan och strålkastaren för att sända SOS. I strålkastarljuset varseblev vi ett skär på 50-75 meters avstånd vilket senare visade sig vara Busören. - I maskin måste maskinisten med vatten kring benen raka ut fyren under ångpannan för att undvika en explosion. De 14 ombv samlades förut när fartyget började bräckas midskepps och akterskeppet att vattenfyllas. Vattnet stod redan några fot högt i de aktre rummen. Efter 30 minuter var ångan slut och ångvisslan tystnade. Vi hade emellertid små förhoppningar att signalerna skulle höras in till land genom dånet av bränningarna. Så småningom slocknade strålkastaren och vi hade bara en morselampa kvar. En fiskebåt skymtade i närheten av skäret men kunde ingenting göra. Efter någon timme riktades ett par kraftiga sjöfrontsstrålkastare mot oss och i dess sken siktade vi Aspö lotsbåt och en marin motorlsup. De vari närheten men kunde inte komma närmare p.g av grundbrotten. Vinden ökade och det var 3 grader kallt så att isbeläggning bildades vid överspolningen och fartyget stötte hårt i botten . Ytterligare båtar sågs i närheten.Från M8 utfördes en bedrift då M-8 gickså nära oss som 50 meter i lovart i akt och mening att gjuta olja på vågorna för att sedan låta en jolle i lina driva ner motoss. Detta omintetgjordes avden grova sjön som hotade att kasta även M8 på grund. En man var nära att gå överbord på M8 under manövern. - Vi hade en matt lysande katdidlykta i förskansen och den slocknade då och då. En kamin åstadkom en dräglig temperatur och vi eldade med vad som fanns av trävrike. Vattnet hade börjat stiga även i förskansen och vi klev på kastruller,lådor o.a på durken. Alla tog det lugnt. En del sökte sova,andra rökte och samtalade ordknappt. Vid 03-tiden bräcktes fartyget alltmer midskepps i 16 sek.meters vind. Vi lyckades förhala och förtöja jollen föröver men efter en kort stund var den sönderslagen. Bara en slak lina utmärjte platsen vid fartygssidan där jollen legat. Vraket rullade allt häftigare,det knakade överallt och så med ens brast skrovet och akterskeppet skilde sig från förskeppet och veks sedan som en fällkniv mot öfrskeppet på förkant av maskinrummet. Rör, pattar och spakar rasade ut. Akterskeppet rullade våldsamt men förskeppet höll sig tämligen stadigt på rät kö,. Timmarna kröp fram som evigheter medan vi väntade på dagningen. Vid 07-tiden kunde vi urskilja alla båtar som avvaktade runt Busören: en stor och 2 små minsvepare, Utlängans livbåt, Aspö lotsbåt och flera fiskebåtar. Fiskarna på Utlängans livräddningsbåt utförde ett mycket gott arbete då de fångade upp den bit av bobserkabeln som satt fast i propellern och tog iland den på skäret. I kabeln fastgjordes en iseka som vi sedan halade in. En av våra

VEDETTBÅTEN V6 14.12.44

mannar gick i ekan som drogs över till skäret.På det sättet räddades 3 man. Ekan måste ösas oavbrutet medan den halades in. Under tiden gick M-5 upp i lovart och försökte skjuta överraketlinor för att hala sein flotte till oss men linorna greps av vinden och hamnade i vattnet..Medan detta pågick närmade sig en Blekingeka bemannad av fiskare och ditförd av en större fiskebåt. Roende trotsade fiskarna sjön och manövrerade i grundbrotten på ett mästerligt sätt.Efter några minuter lade de till vid vår STB-sida,tog upp hälften av oss som var kvar ombord och rodde tillbaka till fiskebåten. Sedan upprepade de bravaden och räddade även oss som var kvar. Kl var då ungefär 12. Vi överfördes till en minsvepare och infördes till förläggningen där läkare och sängar väntade på oss. "

Historik Eget

Vedettbåt på 50 depl,ton byggd 1906 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål som en 2a klass torpedbåt. L 32 B. 4. Tillhörig Svenska Marinen och stationerad i Karlskrona. En s.k "Cigarr." Bestyckning: 1 37mm Lv-AKA och en kulspruta. 15 knop. I början av 1830-talet moderniserad med relativt låg skorsten, ett högt brygghus med öppen brygga på taket och en signalmast akter om skorstenen. Disponerades av Blekingexx Kustartilleriförsvar.

Ej uppföljd på Krigsarkivet.

MD 354 EROS 14.12.44

SEX MAN MIRAKELRÄDDADE DÅ EROS SPRÄNGDES AV MINA I TRÅLEN 10′W STORA PÖLSAN.

Sammanfattning.

Då Eros kl 10 tors f.m. 14.12.44 höll på att ta in sin trål 10′W Stora Pölsan = 10′SW Hamneskär, Pater Noster kom en mina med trålen upp, törnade mot fartygets bog och exploderade. Skepparens bror Gustaf Mattsson, som stod längst förut, hann ropa :" En mina!" sekunden innan explosionen som begravde Eros i ett väldigt uppkast av rök, vatten, sot och spillror. Skepparen fick splittersår i ansiktet men hann kasta några fisklådor överbord innan däcket försvann under hans fötter. Eros sjönk så gott som omedelbart och de 6 ombv fann sig liggande i vattnet. Fisklådorna var inte mycket att hålla sig i men det flöt upp mycket spillror. Många hade oljeställ på sig och fick kämpa hårt för att hålla sig uppe i det kalla vattnet. 15-årige kocken Karl Emil Larsson som inte var simkunnig klamrade sig förtvivlat skrikande fast vid en madrass, som efter 5 minuter var genomdränkt och sjönk. Pojken hölls sedan uppe av skepparens 21-årigs son, Charles Mattsson. De höll stelfrusna och utmattade på att sjunka i djupet då i sista stund Brattvåg av Åstol kom till platsen efter att ha kapat sin trål och satt full fart mot den plats där Eros försvunnit. Brattvåg låg vid explosionen c:a 1500 meter från Eros, Axel av Åstol kom fram någon minut senare efter att ha fått en mina i sin trål och tvingats kapa den. Oscar och Charles Mattsson och den 15-årige Karl Emil Larsson räddades av Brattvåg, de 3 andra i en livbåt från Axel. På Brattvåg hade ingen trott att någon skulle finnas i livet att bärga och besättningen trodde inte sina ögon då de fick se alla 6 bland olja och träspillror och av dem endast skepparen blödande från skärsår i ansiktet. Utan Charles Mattsons insats hade inte Karl Emil överlevt. Axel och Brattvåg gick in till Åstol där glädjen blev stor att alla överlevt. Marinens experter i Marstrand fann det ofattbart. -Den 5.4.45 tilldelades Charles Mattson, Åstol, av Svenska Sällskapet för Räddning av Skeppsbrutna sällskapets Heders-plakett som överlämnades till honom av hamnkapten Sven Lundmark, Göteborg, vid en högtidlighet före styrelsesammanträdet.

KK Sb vol 59

Rapport

Avgick Åstol tors morgon 14.12.44 till fiskeplats SW Marstrand. Bumslast av tomlådor. Djupg F 8′- A 9′. 6 ombv.
Minsprängd kl 10 f.m 10′SW Hamneskär i lätt bris, obetydlig sjö, lätt disig luft. Ingen skadad. En insjuknat senare i influensa.- Under inhivning av trålen hade en mina hängt upp sig på wiren och törnade emot fartygets STB bog och sprängdes härvid så att fartyget så att säga ögomblickligen sjönk. Alle man kastade sig i samma ögonblick i sjön och bärgades av Axel och Brattvår av Åstol. Sjökort användes ej vid tillfället. Kompassjustering hösten 1941 i Marstrand. Mistignal tyfon.

Åstol 20.12 44
Oscar E Mattsson

MD 354 EROS 14.12 44

Sjöförklaring i Göteborg tors 4. 1.45 kl 14

Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark.
Ingen upplysning påkallades utöver vad som framginge av de ingivna handlingarna. Krigsriskförsäkrad i SKN.

Skeppare Oscar Edvin Mattsson: Vid tillfället ej kunnat se land,men beräknat att Eros befann sig omkring 10' SW Hamneskär med hänsyn till att Eros gått i riktning från Hamneskär,först i en timme 50 minuter och därefter med trålen ute i en timme 10 minuter. Gustaf Mattsson, som befunnit sig föröver ,plötsligt ropat att en mina flutit upp tätt intill båten och att samtliga skulle springa aktetöver och hoppa i sjön.Minan exploderade innan de hunnit hoppa överbord. Efter 10-12 minutervar alla upptagna av Brattvåg och Axel.

Gustaf Mattsson: Minan med stark fart kommit upp ur vattnet3-4 meter framför Eros och därefter hastigt närmat sig Eros STB bog.

Bernt Axelsson: Ombord på Brattvåg ,som låg c:a 2000 meter öster om Eros, hade man plötsligt fått se en svart rök stiga upp intill Eros och strax därefter hördes detonationen. Då röken skingrats var Eros Borta,Brattvåg kapat trålwirarna omedelbart och gått mot olycksplatsen. Oscar, Malte och Charles Mattsson samt Karl Emil Larsson tog upp av Brattvåg medan Gustaf och Fritz Mattson togs upp av Axel. Brattvåg hade sedan inte kunnat återfinna sin kapade trål. De räddade infördes snarast möjligt t.Åstol.

KK memorial 2.2.45

Av allt att döma inträffade minexplosionen ett gott stycke ut i Skagerack,utanför det svenska minfältet.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 325

Brev till SKN från Oscar Mattsson,Åstol 20.12.44

...Det var för mig och övriga deläagre en hård förlust vi gjorde,ty nu stå vi utan båt.Skall vi köpa en begagnad,blir det en dålig båt för det belopp vi erhållit i assurans för Eros,som var en god båt med en stark och så gott som ny motor.En ny båt ställer sig dyr och då räcker inte tillnärmelsevis den summa vi fått ut för Eros.Vid olyckstillfället hade vi ombord tjärolja för 700:-, smörjolja för 525:- och motorfotogen för 732 kr. Dessutom hade vi ett 80-tal fisklådor som kostade 1:60 styck samt en radio värd 200:-
De personliga effekterna som gick förlorade hade följande värde:
Undertecknad 490:50 Gustaf Mattsson 405:- Frits Mattsson 526:-
Charles Mattson 494:- Malte Matsson 463:- Karel Emil Larsson 188:-
Jag beder vördsamt å egna och övrigas vägnar få anhålla att vid regleringen av haveriet SKN utöver assuranssumman,de angivna beloppen måtte tillerkännas

MD 354 EROS 14.12.44

oss. Jag är tacksam för att reglering sker så snart som möjligt.

Högaktningsfullt

Oscar E.Mattsson

SKN villigt betala ex Gratia

SKN 16.1.45 i brev till Mattsson förklarat att Nämnden vore villig att förutom 45000:- för fartyg och redskap utebtala ex Gratia 500:- till var och en av de ombordvarande = 3000:-

Mattsson 18.1 tackat "för den hjälp ni beviljar oss för våra kläder och tillhörigheter som gick förlorade vid minsprängningen av Eros som jag aldrig kan glömma."

Brattvågs & Axels förlorade redskap

Brev till SKN från skeppare Anders Johansson,Åstol,17.1.45

När LL 432 Brattvåg av Åstol den 14.12.44 låg SW Pater Noster 14 mil och trålade,var det många båtar förut på oss. Plötsligt fick vi se en mina explodera vid Eros,Åstol, men som ve endast såg en rök och när röken var avklarat var inte Eros att se. Vi beslöt genast att köra och samtidigt kapa våra trålvajrar för att komma så fort sommöjligt till den plats som vi antog att Eros hade varit.När vi kom lite närmare blef vi varse att åtminstone några låg i vattnet, vi bärgade 4 av Eros besättning som också var i sista minuten.Vi kapa ifrån oss helavår redskap varför vi anhålla att SKN ville godhetsfullt betala hela vår förlorade redskap.Som alla vet kapade vi för att bärga Eros besättning,räkning på den förlorade redskapen medföljer.

Besättning: Bernt Axelsson
Henrik Berntsson

Åstol 17.1.45
Anders Johansson
Skeppare på Brattvåg

Brev till SKN från skeppare Berndt Berndtsson,Åsto, 17.1.45

När MD 328 Axel av Åstol 14.12.44 låg SW Pater Noster och trålade var det många båtar förut.Plötsligt exploderade en mina förut.När röken var avklarat blef vi verse att Eros Åstol var ej att se varför vi förstod attminan hade exploderat emot eller under Eros. Vi var inte långt ifrån Eros. Vi körde med högsta möjliga fart mot olycksplatsen.Vi och Brattvåg kom till Eros så att vi bärga två av Eros besättning,de var ganska medtagna när vi fick dem ombord. När vi skulle försöka gå tillbakaför att om möjligt få våra redskap,visade det sig att under tiden som vi höll på med att bärga Eros besättning hade vajrarna gastnat i som vi förstod vara minor,det kom en mina upp på den aktersta vajern så att vi måste kapa denx samt efter en stund ochså kapa den andra vajern.Vi förlora våra redskap för att bärga Eros besättning varför vi anhålla att SKN ville ersätta hela den förlorade redskapen. Räkning medföljer.

Besättning: Alban Karlsson
Erik Bengtsson

Åstol 17.1.45
Bernt Berntsson
Skeppare å Axel

MD 354 EROS 14.12.44

Räkningarna

Brattvåg förlorat sillträl, 990 meter wire,trålbord,sveplinor mm 1998:81
Axel förlorat motsvarande till ett värde av 1703:52.

Brev till SKN från Oskar Kjellberg,Åstol, 17.1.45

(Ombud för Bohusläns Allmänna Sjöförsäkringsförening): "När MD 354 Eros av Åstol 14.12.44 låg SW Pater Noster och trålade och skulle sätta sin trål, kom plötsligt en mina upp under STB sida. Ett par av besättningen blef varse att minan kom flytande upp och fick tid att varsko den övrifa besättningen så att de hann rusa över till BB ännan minan exploderade.Eros sjönk på en minut eller två,hela besättningen kom i vattnet.MD 328 Axel av Åstol låg 1500 till 2000 meter ifrån Eros med sin trål ute och satte omedelbart kurs på olycksplatsen.När Axeks besättning blev varse att Brattvågs besättning kapade sina vajrar kapade Axels besättning surrningarna på lillbåten och fick den överbord samtidigt som de körde under högsta möjliga fart den kurs de sist hade sett Eros. Axel kom nästan samtidigt som Brattvåg till Eros. Axel kunde bärga 2 av Eros besättning i sista stund den siste höll på attsjunka när de fick fatt i honom. När Axel kom tillbaka och skulle lätta sin trål var trålvajrarna insnärjda i som de trodde minbältet varför de måste kapa vajrarna. Brattvåg låg också 1500-2000 meter Från Eros och kapade sina trålvajrar för att komma så fort som möjligt till olycksplatsen.De blef snart varse att några låg i vattnet,det visade sig att Brattvåg kom i sista stund.Brattvåg bärgade 4 av Eros besättning. U-tecknad tillstyrker full ersättning för förlorade redskap för Brattvåg och Axel.

Åstol 17.1.45
Oskar Kjellberg
Styrelseledamot & ombud för
Bohusläns Allmänna Sjöförsäkringsförening

Assurans

SKN meddelade 24.1.45 Kjellberg att "Nämnden som erkänsla för vederbörandes behjärtansvärda ingripande" beslutat ett ex gratia ersätta redskapförlusterna.

SKN 19.1.45 48000:- till Eros ägare för totalförlust
SKN 14.3.4 till Brattvågs ägare för redskap 1998:81
SKN -"- till Axels -"- 1703:52

"Dom hade inget val!-8!

Charles Mattsson,Rönnäng, berättar 1984

(Son till skeppar Oscar Mattsson) " Vi höll på med dagens första drag c:a 10' SW Pater Noster i fint väder.Vi förstod attdet var fast i nånting då vi skulle ta upp trålen vid 10-tiden,så vi tog det försiktigt vid inhalning

MD 354 EROS 14.12.44

Guataf, en av deläagrna, stod vid främre galgen för att se när läemmen kom. Plötsligt skrek han allt vad han orkade:" En mina!" och i samma sekund så small det. Jag stod då och spann på akterwiren och tänkte att nu gällde det att fort få av mig byxorna i oljestället innan jag hoppar i sjön. Men båten sjönk så fort så jag låg i havet innan jag fått av mig byxorna.Konstigt nog drogs ingen ner av suget.Förmodligen gick båten snett neråt på något vis . Troligen gick hela bogen ur båten vid explosionen. Jag fick se 15-årige kocken Karl Emil strax intill mig i vattnet och visste att han inte kunde simma.Menså hade jag ju också min far där i vattnet.Själv var jag i 20-årsåldern,men skulle appap klara det? Han hade fått tag i tomlådor o.a vrakgods som han låg uppe -å och höll sig i. Han sa till mig:" Bry dig inte om mig, jag klarar mig." Så jag kunde ägna mig åt Karl Emil.De andra var alla simkunniga och höll sig upp på vrakdelar. Karl Emil var nära paniken och klamrade sig fast vid mig med bägge sina ben runt mitt ena ben när jag skulle hjälpa honom.Jag försökte säga så lugnt jag kunde:" Karl Emil, släpp mig..." Ett par gånger sa jag det innan han blev lugn.Jag försökte förklara att bästa sättet var omjag hade full rörelsefrihet i vattnet.Så småningom släppte panikkänslan för honom och han konstaterade:" Ja, det är ju bättre att en bärgas än att vi ska gå åt bägga två." Då han blev lugn var det inte så svårt att stå där och trampa vatten.Ja, detär klart att det var besvärligt,menjag hade bara detta i huvudet att han skulle räddas.Konstigt nog kände jag inte direkt av kylan i vattnet.Det är väl spänningen som spelar in och så tar det lite tid innan kläderna hinner bli helt genomkylda. Efter en stund sa pappa:" Nu kommer räddningen." Och då jag försökte titta upp såg jag bogvattnet från en båt komma skummande emot oss. Den slog back alldeles intill ossoch vi ropade att de skulle ta Karl Emil först. De släppte ner en tamp med en bukt till honom som han klamrade sig fast i . Han kunde inte släppa det på en bra stund då han kom upp på däck. Båten var Brattvåg,och samtidigt kom Axel som slängde ut sin lillbåt och tog upp Fritz,Malte och Gustaf. Karl Emil, pappa och jag kom upp på Brattvåg. Då vi kom upp visste vi inte säkert om alla varräddade därför att vi hade drivit isär innan räddningen kom .Men som väl var omkom ingen. Pappa hade fått nåt slag i nacken meninte så allvarligt,och det konstiga var att Gsutaf, som stått i bogen där minan tog, inte blivit dödad.Marinens experter i Marstrand fann det ofattbart.

(Charles fick senare från Carnegiestiftelsen 1000 kronor och en klocka.)

Eget Historik

Motorfiskebåt på 43 brton , jaktriggad, byggd 1919 i Hälleviksstrand av ek o furu. L 15,6 B. 5,8 Huvduredare skeppare Oscar Mattson i Åstol med bröderna Gustaf och Nils som deläagre. Inköpt 1926 från skeppare Linus

7MD 354 EROS 14.12.44

Gustafsson partrederi i Åstol. 130 hkr Skandiamotor 1941. Eros första motor var på 35 hkr och utbyttes 1928 mot en på 50 hkr. Assuransvärde 45000 kr.

SIRIUS 16.12.44

GRUNDSTÖTT OCH VRAK MED AVMAGNETISERADE KOMPASSER - EJ KRIG ENLIGT SKN.

Rapport

Fre 15.12.44 avgick Sundsvall destinerad till Mäntyluoto med rumslast av 2939 ton småkol och på däck 78 st 600-kilos tomfat till 1½ meters höjd, surrade med wires. Lastmottagare:OY Telko. - Djupg F 17′11″- A 18′5″ 22 ombv Grundstött lör 16.12 kl 09.18 med 8 knop c:a 4,75 sjömil WtS Säbbskärs fyr utanför Björneborg. Vind SO 7-8,krabb sjö,snötjocka i byar,dålig sikt. 1e styrman,befh och utkik på bryggan. Trolig orsak:avmagnetisering med ty åtföljande opålitlighet hos kompasserna samt obekanta strömförhållanden. Sista ortsbestämning före olyckan: Kl 15.10 Åstholmens fyr i rv.NtW,distans = 1,5′. Magn.kurser därifrån: S 64° O. Distanser därifrån: 112′. Kl 08 lodat 30 meter. Sjökort: Svenskt sjökort nr 305 samt kort Bottenhavet,Finska kuster Strömmingsbådan-Enskär.

Journalutdrag

Fre 15.12 kl 11.50 efter bunkring avgått från kajen i Sundsvall med lots och kompassjusterare ombord.På vägen ut till sjöss justerades kompasserna av f.d. lotsförman Granlund. Kl 15.05 lämnat lots och kompassjusterare vid Åstholmens fyrplats,Sätt loggen = 0.och satt kurs på Kaijakari fyr, kurs på styrkompassen SOtO½O .(Dev.2° W,missv.0§). Åstholmens fyr pejlades i magn. N 12 W,distans 1½′. Kl 16 samma kurs,logg = 5, vind SO4,skyad luft, krabb motsjö med sättning och överstänk. - Kl 20 kurs dito,logg = 31, ngt ökande vind. Kl 24 kurs dito, logg = 54′, vinden ökat ytterligare.

Lör 16.12 Kl 04 samma kurs hållits,logg = 81′, vind SO 6-7,mulemluft med täta snöbyar,sättning och överstänk. Kl 04 purrade 1e styrman befh efter avlämnad vakt och informerade om fartygets position. Kl 05.20 kom befh upp på bryggan. Enligt besticket skulle fartyget då befinna sig 10′från Kaijakari fyr. Efter kl 05.30 framfört fartyget med reducerad fart varierande mellan sakta och halv.Föut nämnda kurs bibehållits till kl 08.00. Logg = 106′, vädret oförändrat. Kl 08 lodades och erhölls 30 meter vatten. Hållit samma kurs fram till 08.42.Gått med reducerad fart enär fyrar eller andra föremål inte kunnat siktas.Kl 08.42 ändrat kurs till SSW,eftersom befh och 1e styrman antog att om fel skulle förefinnas i besticket så skulle fartyget med all sannolikhet och efter all erfarenhet befinna sig norr om kurslinjen vid rådande vindförhållanden. - Kl 08.50 siktades mellan två snöbyar land akterut om BB.Kl 09.07 siktades en fyr i snötjockan på detta land.Fyren pejlades i magn ONO, gissad distans 4-5′.Fyren togs rätt förut för att med visshetkunna fastställa att fyren var Kaijakari medan klaran varade. Enligt besticket skulle bäringen och distansen till fyren överensstämma med positionen vid tillfället.((Här har sjötekn.konsulenten satt ut ett frågetecken och skrivit: omöjligt!) Fyren avgav inga mistsignaler trots rådande

SIRIUS 16.12.44

snötjocka,ej heller syntes något fyrsken trots att gryning just inträtt. ((Anmärkn. i marginalen:solen allaredan uppe)) Befh och vakthavande styrman var överens om att den siktade fyren måste vara Kaijakari.Kl 09.18 tog fartyget plötsligt botten och stötte häftigt flera gånger innan det stoppade upp. Full fart back slogs omedelbart i maskin som stoppades kl 09.19. enär det då kunde konstateras att fartyget stannat hårt på grundet. Rännstenar och tankar pejlades omedelbart. Ians tank visade sig då vara vattenfylld och vatten trängde in i tank2 och i Ians och 2ans rännstenar,ävensom i maskinrummet. Lodat runt fartyget och erhållit förljande djup: Akterut 30', midskepps BB 20', midskepps STB 16', förut på båda sidor 18', vid (A)kterriggen 25' på båda sidor. Fartyget står efter vad som kunnat utrönas ( ) på stenar under pann-och maskinrum med stävarna hängande fria och hugger våldsamt i den grova sjön. Kl 09.45 lättade snötjockan för en stund och (k)unde då konstateras att fartyget befann sig 1¾' WtS Säbbskärs fyr. - ( ) Enligt efteråt gjorda beräkningar i sjökortethar kunnat konstateras att fartyget framkommit 17- 20' söder om kurslinjen.Pumparna startades så snart vattnet börjat intränga menbefanns det att inga möjligheter fanns att hålla fartyget läns. Kl 09.50 sprang stora ventilhuset på STB panna på grund av att fartyget högg så våldsamt på grundet, rusånga strömmade ut och maskinpersonalen måste i all hast lämna eld-och maskinrum.Kl 11.30 stopades lysmaskine på grund av för lågt ångtryck.Signaler hissades för att påkalla omedelbar hjälp.Kl 12.45 hölls skeppsråd, och befh klargjorde läget för besättningen. 1e styrman och 1e maskinisten framhöll att ingen överhängande fara var för handen eftersom fartyget inte kunde tänkas komma av (g)rundet.2e styrman föreslog att med frivillig besättning försöka ta sig iland med en livbåt till närmaste ställe där förbindelse kunde erhållas med rederiet och mäklaren O.W.Hacklin & Co OY i Björneborg för tillkallande av bärgningshjälp. Kl 15.15 begav sig 2e styrman och fem frivilliga av däcksbesättningen i STB livbåt.Efterhand vattenfylldes fartyget med ökande slagsida åt BB. Kl 20.30 anlände en lotsbåt och kom långs sidan.Enär stor risk förelåg att fartyget skulle bräckas måste det övergivas. Lotsbåten tog 10 man ombord.Resten av besättningen gick under 1e styrmans befäl i BB livbåt som lotsbåten tog på släp. I livbåten ilastades också mesta delen av besättningens effekter. Kl 21 måste fartyget övergivas och befh lämnade som sista man. Kl 24 anlänt till Räfsö där inkvartering ordnats på hotellet.

Sön 17.12 Kl 10.20 gick befh,styrmännen och stuert ombord i bogserbåten Santtu för att fara ut till Sirius.På utgående påträffades bärgningsångaren Poseidon som beordrats hit från Stugsund för ev. bärgning av fartyget. Komna i närheten av Sirius ankrade Poseidon upp ,dess Befh,styrman och två av besättningen togs ombord på Santtu som sedan bordade Sirius.

SIRIUS 16.12 44

Komna ombord visade det sig att fartyget var bräckt på två ställen om BB midskepps och på ett ställe om STB. Pannorna hade flyttat sig och maskin kommit loss från bädden.Poseidons befh kapten Lindgren förklarade att en bärgning var otänkbar och utesluten.Kl 14 lämnades Sirius definitivt enär fartyget under vistelsen där redan bräckts ytterligare och stor risk förelåg att det skulle brytas sönder. Räfsö 19.12 44

Mats Ivar Andersson

Befh

Maskindagboken

Lör 16.12 HF 05.32, FF 07.05, SF 08.01, HF 08.15, SF 08.21,FF 08.42, FB 09.18, stopp 09.19.Omedelbart före backmanövern kändes tre var för sig kraftiga grundkänningar i fartygsbotten.Eldrumsdurkarna lättade på sig och sotskåpsluckorna öppnade sig av sättningen. Ballastpumpen startades omgående för länsning av maskinrummets köl.Hur vi än försökte fick vi ej ballastpumpen att ta vatten från någon av kölventilerna. Maskinlänspumparna hade arbetat oklanderligt förut och vid vaktavlösningen. Kl 08 var det endast 6-7″ vatten å BB-sidan av maskinrummet.Under det att smörjaren arbetade med länsning av maskinrummet,undersökte vakthavande maskinist eldrummet och tunneln. I tunneln fanns det inget vatten å tanktaket eller i tunnelgropen. I maskinrummet steg vattnet under luckorna ganska fort. Fyren i pannorna drogs ut och fullt glas vatten intogs.Under försöken med ballastpumpen undersöktes ventilerna till maskingropen.Samtliga ventiler befanns i gott skick. Strax efter grundstötningen infann sig övermaskinisteni maskinrummet och övervakade länsningen. Ballastpumpen tog vatten från sjön med full effekt,men så fort sjöventilen stängdes sög pumpen bara luft.Orsaken till detta måste bero på att något hål uppstått på läns- eller tankledningen mellan maskinrummet och fördelningslådan i eldrummet. Detta så mycket mera sannolikt som luckorna i eldrummet mitt för manometrarna lättade sig vid grundstötningen.Omkring kl 09.59 var det något som bast på panntoppen så att ångan strömmade ut oerhört kraftigt i eld- och maskinrum,varför eldare och lämpare såväl som smörjare,maskinist och övermaskinist skyndsamt måste lämna rummen. Huvudångpådraget hade stängts redan 09.30 så det kunde inte vara stora ångledningen som sprang. Från båtdäcket stängdes de bägge mindre ångpådragen,men trots detta strömmade ångan ut på panntoppen med oförminskad kraft. Dynamon fortsatte att gå, likaså ballastpumpen. Kl 11.30 var inte ångutsröömmningen värre än att bägge maskinisterna gick ner i maskinrummet och stoppade dynamon på grund av dålig spänning. Trycket var då endast 2 kg. Vidare undersöktes panntoppen och det befanns då att på STB panna hade stora ångventilhuset gått läck vid flänsen intill pannstommen. Anledningen till att pumpledningens

SIRIUS 16.12 44

ångventiler å pannorna ej var helt stängda var att bägge ventilernas spindlar kröktis på grund av att pannorna rört sig från sina bäddar och ventilrattarna ej gått klara dör sadelbackens snedplåtar. Omkring kl 12.30 var maskinist Bergfeldt nere i maskinrummet och tappade upp c:a 25 liter maskinolja som skulle användas till att dämpa sjön med. Pannorna hade då några graders BB slagsida och vattnet stod just över maskindurken. Kl 18 stod vattnet i nivå med toppgretingen (halva cylinderväggarna) och man kunde se hur maskintoppen rörde sig för och akter.

Räfsö 19.12.44

Befh

Crew List

Befh Mats Ivar Andersson, Kanalstigen 16, Sundbyberg, 5.12 95 (14.12 44)
1e styrman Erlin Tom Georg Persson, Malmö, 14.5.14 (13.12 44)
2e styrman Erik Theodor Sjögren, 28.11.95
Chief Isak Nilsson-Lovén, 17.1.79
2e maskinist Sten Erik Gustaf Bergfelt, Flen, 16.10.98 (20.11.44)
Stuert Per Alfons Elfstig, 2.9.89
Kock Hjalmar Johansson, 1.9.10
Mässuppassare Karl Erik Wilhelm Birgersson, 18.6.27
Båtsman Arthur Emanuel Freij, 10.4 06
Matros Stig Hjalmar Lennart Gustafsson, Fagerhult, 22.7.17 (23.11.44)
Matrosw Nils Wilhelm Johansson, 8.4.09
Lättmatros Karl Rune Rudelius, 21.5.25
Lättmatros Nils Hilding Georg Bogren, Oskarshamn, 21.2.21 (23.11.44)
Jungman Per Arne Göran Ekwall, 22.4.26
Jungman Jarl Arne Birger Persson, 25.5.25
Smörjare Ernst Emanuel Olsson, 2.3.93
Smörjare Karl Martin Johansson, Oskarshamn, 2.12.96 (23.11.44)
Eldare Georg Lars Julius Fager, 23.4.07
Eldare Frans Hilding Westerlund, 24.7.08
Eldare Karl Gustaf Gustafsson, 27.5.98
Lämpare Nils Johannes Tiber, 8.12.22
Maskinelev Folke Egon Olsson, 10.6.25

Sjöförklaring på vicekonsulatet i Björneborg 19.12 44

Sakkunniga: Befh på ss Visten A.Lundquist och hamnkapten A.Lundberg
Lastemottagarens ombud, ~~Mäklarenxoch~~ mäklaren och Försäkr.AB Mälarens ombud underrättats men ej låtit sig avhöra.

Befh Andersson: På frågor meddelat: Grundstötningen orsakats dels av avmagnetiseringen, som åstadkommit betydande svagheter och förändringar på kompasserna så att dessa blivit synnerligen opålitliga, dels på grund av dålig sikt och ström- & vindförhållandena som bidragit till att fartyget

SIRIUS 16.12.44

blivit satt så mycket syd om kurslinjen.Tillfrågad om det land som siktats sagt, att han först såg en landskuldra och sedan skymten av en fyr,endast konturen av fyren mot land.Då han inte såg några lljussignaler eller hörde någon signalering från fyren,tagit för givet att det var Kaijankari fyr, och 1e styrman hade delat hans åsikt varför kursen sattes på fyren.Positionen kontrollerades även. - Kompasserna kontrollerades sinsemellan och de visade korrekt, ingen deviation.Sista ortsbestämning gjort vid Åstholmen och en och samma kurs hade hållits fram till kl 08.42,då befh beräknat att han borde befinna sig c:a 4 mil utanför Kaijankari. (Enligt sakkunnigas uträkning skulle avständet varit c:a 4½ mil) Kl 08.42 ändrat kurs till SW eftersom både befh och 1e styrman antog att om besticket var felaktigt så skulle fartyget befinna sig norr om kurslinjen som var ställd på Kaijankari Land siktats akterut om STB och något senare en fyrkontur på detta land. Då togs fyren rätt förut. -Efter kl 05.30 framfördes fartyget med sakta eller halv fart.På nära en timme tillryggalades endast 3 mil.Farten vid grundstötningen var 7-8 knop. En släplogg av typ Walker använts.Ingen ombord varit berörd av starka drycker.

1:e styrman Persson: Mycket dålig sikt med snöbyar.Då han först såg landkonturerna uppskattade han avståndet till land till 4-5 mil.Vid grundstötningen var han nere på däck.Inget fel på kompasserna som var nyjusterade. "Av allt att döma voro de dock mycket otillförlitliga." Måste ha varit strömmen som satt fartyget så långt sydvart.Hört sägas att loggen brukade visa något före.

2e maskinist Bergfelt: Var på manöverdurken vid grundstötningen och kände 3 kraftiga sättningar. Kl 05.32-07.05 gått med reducerad fart. Sakta fart slogs från bryggan kl 08.01. Kl 08.42 full fart. Grundstött kl 09.18. Minskyddet var inte i funktion. ("Vi hade avmagnetisering men slingan var inte i funktion.")

Matros Gustafsson: Utkik på bryggan från kl 09.~~Såg tidvis land~~ Snöbyar och dålig sikt. Klarnat upp något kl 09. "Jag såg konturerna av en fyr då jag kom upp kl 09.Jag kunde inte se den tydligt.Man såg bara lite land. Fyren gav inga signaler.Inte heller hördes något. Ingen prick såg jag heller,"

Lättmatros Bogren: Till ros från kl 09. Såg tidvis land förut mellan snöbyarna.Hållit kurs ONO. Sakkunnige frågat:" Styrde ni sydvart?" - "Nej, inte efter kl 09!."

Smörjare Johansson: Vakt i maskin. Såg på klockan vid grundstötningen och den visade 09.17.Den var inte kontrollerad med däcksklockan.

Sakkunnige Lundberg: Strömmen sätter normalt NW-vart menhade de senaste dagarna satt sydöver,vilket han ansåg vara exceptionellt och som förklarar kursavvikelsen.Lundberg själv varit till sjöss samma dag och sikten var mycket dålig vid 12-13-tiden.

=============

SIRIUS 16.12.44

KK memorial 22.1.45

Orsak: I viss mån försumlig navigering från befh sida.Denne iakttog inte de försiktighetsåtgärder ur sjösäkerhetssynpunkt som nöden krävde vid tillfället. Visserligen nedsaktades farten mellan kl 05.32 och 07.05 samt emellan 08.01 pch 08.42,varjämte en lodning företogs,kl 08, men lät han istället fartyget framgå med full fart de sista 36 tidsminuterna före grundstötningen,utan att företa några fler lodningar. Dessutom synes såväl befh som 1e styrmannen ha varit fullt och fast övertygade om att fartyget under resan över Bottenhavet blivit satt norr om kurslinjen, utan att kunna ange något plausibelt skäl för ett sådant antagande. - Deviering av kompasserna företogs dagen före olyckan,och har det även visat sig att den beräknade deviationen å styrkompassen varit riktig. Kursen rv 116°,som sattes strax före det Åstholmens fyr pejlats i rv 349°på ett avstånd av 1½ naut. mil,bar icke, som befh gjort gällande, på Kaijakari fyr ,utan 4 sjömil söder om densamma. Har fartyget,vilket befh uppger i sin rapport,verkligen tillryggalagt 112 naut. mil mellan kl 15.06 den 15.12 och kl 08.42 den 16.12,skiljer sig icke vid sistnämnda tidpunkt den verkliga positionen från den räknade med mera än 2 à 3 naut. mil.Befälhavarens påstående, att fartyget enligt gjorda beräkningar i sjökortet skulle ha framkommit 17- 20 distansminuter = naut.mil söder om kurslinjen,är därför felaktig. Ej heller stod fartyget enligt bestickat kl 05.20 10 naut. mil från Kaijakari fyr,utan mer än dubbla denna distans.Felaktigheter gälla även för riktning till landkonturen kl 08.50 och den siktade fyren Säbbskär samt den pejling ONO som skulle ha företagits på fyren strax efter kl 09.07. I detta sammanhang bör framhållas att då fyren skymtade fram mellan snöbyarna,men " konstruktionen på grund av rådande siktförhållanden ej direkt kunde fastställas",borde befh ha stoppat maskinen tilldess han förvissat sig om vilken fyr som hade siktats och under tiden företagit en eller felra lodningar.Han skulle då omedelbart hava kommit till insikt om att fartyget icke stod 4-5 naut.mil från fyren på ön, utan mindre än 3 mil.Av vattendjupet, 8-10 meter, skulle han också hava dragit den slutsatsen att fyren omöjlige kunde vara Kaijakari ,eftersom denna fyr har djupare vatten ända till några få kabellängder väster om strandkanten.Det är även ägnat att förvåna att ingen å kommandobryggan siktat dubbelkvastpricken på 4,9-metersklacken som passerats mycket nära just innan kursen sattes rätt på fyren.

Ex officio

Bo Bergström

Mmemorialet påskrivet i bläck:"Hemställes att förklaring infodras från befälhavaren."

Stockholm 24 jan. 1945

Gösta Berglund
Sjöaklagare

SIRIUS 16.12.44

DEN INFOBBRADE FÖRKLARING FRÅN SIRIUS BEFÄLHAVARE.

Herr kapten Bo Bergström
Kungl.Kommerskollegium
Stockholm.

s/s Sirius grundstötning och förlisning

Orsaken till olyckan: Kursen som sattes från Åstholmens fyr till Kaijankari fyr var SOtO 3/4 O. På denna kurs hade vi -2° deviation. Vi styrde då på kompassen som var uppdelad i 1/4 streck SOtO½O,för det var det närmaste vi kunde styra. Och på fartyg med mindre hastigheter på kortare distanser brukar det vara tillräckligt att hålla på närmaste kvartsstreck.För styrningen är det ej så bra alla gånger; det går ej att styra på graden,så jag tycket att det inte var nödvändigt att halvera på kvartsstrecket. Sedan avmagnetiseringen började så har man inte alls kunnat lita på kompasserna,utan de ha varit mer eller mindre opålitliga.
Enligt skeppsdagbokenbibehölls SOtO½O på kompassen till kl 08.42 påföljande dag,då kursen ändrades till SSW och vi höll denna kurs i en mil, för kl 08.50 ändrades kursen till NOtN och denna kurs hölls i 2 mil,först då ändrades kursen rätt på fyren. De 3 milen som gåtts i båda riktningarna längs med landet,bortfaller i den utgångna distansen,så ett litet fel har tydligen insmugit sig i utdraget. Likaså där det står "10 mil till Kaijankari fyr", där skll det stå " till lysvidden på Kaijankari fyr." Min och 1e styrmans tanke var den,när vi ingenting kunde se av Kaijankari fyr,att när sydolstliga vindar blåst en längre tid,brukar det uppstå strömmar vilka sätter fartygen nordöver på Finska sidan,och så borde den väl göra även denna gång. Vi kunde inte tänka oss att fartyget befann sig nere vid Säbbskär,utan vi trodde med all sannolikhet att vi stod norrx om vårt bestick.Därför ändrades kursen till SSW längs med landet för att söka efter Kaijankari fyr.Vi ändrade sedan till NOtN -nästan kontrakursnär konturer av land började synas akterut om BB. Tiden som styrdes rätt på fyren var således ej mera än 11 tidsminuter enligt skeppsdagboken. Utdraget är kanske litet missvisande i detta fall ,men det är i så fall skrivfel som gjorts från skeppsdagboken. Jag och stryman ansåg att det ej var någon risk att framföra fartyget med full fart mot fyrkonturen, enär vi räknade med att kunna se 4-5 mil.Vi ville försöka fastställa fartygets läge innan det kanske tjocknade till igen, och tanken var att skta igen och taga lodskott när vi kommit inöver en bit,men den tanken kom ej till förverkligande för fartyget stötte på grund helt oberäknat. Ingen hörde Säbbskär skjuta i den dåliga sikten, och den sköt ej heller. Sålunda var det inte lätt att tänka sig att vi var fel.Kaijankari fyr hade ingen mistsignal,så allt vi kunde tänka oss visade att vi var på rät

SIRIUS 16.12.44

väg mot Kaiųankari fyr ,för att därifrån utgå med given kurs,ned mot den plats där lots kunde erhållas.Inga prickar eller andra sjömärken syntes till. Och sedan vi grundstött och det klarnat så kunde vi ej heller upptäcka några prickar.Dagen efter grundstötningen var lots med ut och vi sökte då efter dubbelkvastpricken,men någon prick kunde ej heller då upptäckas.

Stockholm 7.2.45
M.I.Andersson
Befh ex-Sirius

Sjötekniske konsulentens promemoria till ovanstående

denna sin svarsskrivelse har befh uppgivit att kursen som sattes 1½ sjömil syd Åstholmens fyr mot Kaijankari fyr var SOtO½O på styrkompassen, och att detta halvstreck var det närmaste de kunde styra då man ej använde sig av grader.Den uppdragna rv kursen = magn. i det här fallet,då missvisningen var ± 0°,hade beräknats till SOtO3/4O. Den härigenom uppståndna kursskillnaden inverkar ej mer än någon distansminut på de tillryggalagda 112 naut.milen,enär den använda deviationen å styrkompassen var 2° W. - Befh har dessutom velat göra gällande att helt andra kurser blivit styrda mellan kl 08.50 och grundstötningsplatsen kl 09.18 än som uppgivits i Rapport om sjöolycka och vid sjöförklaringen. Även om så verkligen varit fallet och att " ett litet fel insmugit sig i utdraget",fritager denna för klaring icke befh från att ha framfört fartyget med full fart i disigt väder mot en fyr,som ej var lokaliserad,och dessutom underlåtit att verkställa erfordeliga lodningar. Vad slutligen Säbbskärspersonalens påstådda brott mot bestämmelserna att icke avgiva vissa mistsignaler - 2 kanonskott var femtonde minut - beträffar,rådde vid tillfället bevisligen ingen tjocka. Kl 09.10 befann sig fartyget omkring 3 nautiska mil från den upptäckta fyren,varför det osiktbara vädret endastkan rubriceras som disigt.
Skulle däremot icke dubbelkvastpricken ha varit på sin plats är detta en förmildrande omständighet till befälhavarens favör.

Stockgolm 14.2.45
Bo Bergström

Åtal väckt mot kapten Andersson

21.2.45 anhöll sjöåklagaren Gösta Berglund hos stadsfiskalen i Sundbyberg om handräckning för delgivning av stämning mot sjökapten Mats Ivar Andersson ,Kanalstigen 16,Sundbyberg, och införskaffande av dagsbotsuppgifter för Andersson .Andersson ,somgick till sjöss 1910 tog sitt sjökaptensbrev 1927, var gift, med en son som var 14 år 1945,hans månadslön var 785 kronor och hans ungefärliga förmögenhet 24500 kr. I stämningen yrkades ansvar å Andersson jämlikt 32,292 och 293 paragraferna Sjölagen för vållande till sjöolycka genom att han trots dålig sikt låtit framföra Sirius med

full fart utan lodningar.

STOCKHOLMS RÅDHUSRÄTT MÅN. 16?April 1945.

Befh Andersson biträdd av advokat Gudmund Silverstolpe.
Red AB Sirius och försäkr.AB Mälaren läto sig icke avhöra.
Åklagaren till Rätten inlämnat 1 ex av vardera av KSV:s sjökort nr 305 & nr 25 å vilka Sirius kurser inritats med blyerts.(Lär finnas på Stadsarkivet.)
Befh Andersson: F.n.inte i tjänst men alltjämt anställd hos Red AB Sirius Under 1944 haft en inkomst på c:a 15000 kr. Vidhåller såväl sin uppgifter vid sjöförklaringen som vad han anfört i sin förklaringsskrift till KK sjötekniske konsulent. På frågor förmälde A. att fartyget fått framgå med full fart, 7-8 knop, mot fyren.Vädret byigt,mellan byarna kunnat skymta fyren men inte se fyrhuset.
Advokat Silverstolpe: Andersson kommit ombord på Sirius 2 dagar före olycka Kompasserna nyligen justerade,varför A. ansett sig kunna lita på dem. När fartyget framkommit ~~påxxxx~~ i närheten av land hade farten saktats ne till halv,men då kursen sedan ändrats sydvärt hän mot vinden,hade åter satts full fart. Under det att fartyget befunnit sig på sistnämnda kurs hade A. då och då skymtat land men inte kunnat urskilja några bestämda föremål. A. beräknade emellertid att fartyget kommit strax söder om Kaijakari fyr.När kursen därefter ändrats till NOtN,hade A. ansett att fartyget utan risk kunde framföras med full fart. Under gång nordvart hade en fyr upptäckts. Enär Säbbskär vore utrustad med mistsignalapparat - Kaijakari saknade sådan - och några mistsignaler inte hörts,hade A. antagit att den siktade fyren vore Kaijakari fyr. Vädret hade vid tillfälet varit sådant att mistsignalering varit påkallad. A. kunde inte vitsorda att kurserna rätt angivits i de av sjöåklagaren ingivna sjökorten samt gjorde gällande att lodning inte hade kunnat ge någon ledning för att bedöma fartygets position. A. ansgå sig inte ha gjort sig skyldig ~~någon~~ till någon försummelse i navigeringen och bestrede åklagarens ansvarstalan.
Åklagaren: För vidare utförande av sin talan anhöll sjöåklagaren härpå om uppskov med målet på 4 veckor och utsatte rätten med bifall härtill målet att åter förekomma mån 14.5.45 kl 10.00. då åklagaren skulle vara beredd att vidare utföra sin talan.

STOCKHOLMS RÅDHUSRÄTT 19.5.45

Målet uppskjutits från 14de till 19.5 p.g av att Andersson ådragit sig luftrörskatarr.Andersson inställt sig genom advokat Gudmund Silverstolpe som ingav behörig fullmakt.Silverstolpe ingivit 2 utdrag ur Sirius skeppsdagbok.

Forts

SIRIUS 16.12.44

Åklagaren ingivit följande P.M.upprättat av konsulent Bo Bergström

Befälhavarens försvarsadvokat har vid rådhusrätten anfört bl.a följande:" Fartygets kompasser hade nyligen justerats varför Andersson ansett sig kunna lita på dem." Detta påstående stämmer icke överens med vad befh tidigare yttrat om sin kompasser.Vid sjöförklaringen uppgav nämligen befh att " han ansåg att orsaken till olyckan dels berodde på avmagnetiseringen,som åstadkommit betydande svagheter och förändringar på kompasserna,så att dessa blivit synnerligen opålitliga..." - Försvarsadvokaten fortsätter med att vilja konstatera att befh, då fartygets kursriktning efter kl 08.42 ändarts sydvart,"skymtat land men inte kunnat urskilja några bestämda föremål." Andersson beräknade emellertid att fartyget kommit strax söder om Kaijakari fyr.När fartygets kurs därefter ändrats till NOtO ,hade Andersson ansett att fartyget utan riskkunde framföras med full fart." Såväl befälhavarens rapport om sjöolycka som utdraget ur skepps- & maskindagböckerna säga något helt annat. " Kl 08.42 ändrades kurs till SSW,eftersom befh och 1e styrman antogo att om fel skulle förefinnas i besticket skulle fartyget med all sannolikhet och efter all erfarenhet befinna sig nord om kurslinjen vid rådande vindförhållanden." Maskindagboken anger att full fart slogs i maskin 08.42 och inte ,som försvarsadvokaten vill göra gällande, kl 08.50. -Skeppsdagboken säger:" Efter kl 05.30 har fartyget framförts med reducerad fart..." Detta är endast till hälften sanning. Fartyget gick nämligen med full fart mellan kl 07.05 och 08.01. Att dessutom den reducerade farten till största delen -särskilt då det talas om sakta fart - endast existerat " på papper" det visar med all önskvärd tydlighet släploggens siffror,även om man tar vind och sjö i beaktande.Under hundvakten gjorde fartyget med full fart 27 naut. mil,vilket blir i medeltal $6\frac{3}{4}$ knop. Jämföres nu denna fart med morgonvaktens,finnerman, att fartyget tillryggalagt 25 naut.mil mellan kl 04 och 08,varunder farten varit reducerad mellan kl 05.32 och 07.05, således under en timme 33 minuter. De två sjömil som utgör fartminskningen under mitten av vakten blir således $1\frac{1}{4}$ knop eller med andra ord,farten nedgick från $6\frac{3}{4}$ knop till $5\frac{1}{2}$ knop under ovannämnda tidsintervall. Däremot nedsaktades farten till omkring 4 knop mellan 08.01 och 08.42,för att under tiden 08.42-0907 med full fart tätt inne under land åter öka till $7\frac{1}{2}$ knop. -Jag återgår till frösvarsadvokatens erinringar,men hänvisar först till mitt tidigare gjorda uttalande rörande de påstådda uteblivna mistsignalerna från Säbbskär.De finska stationerna avgiva som regel icke mistsignaler under dager då sikten håller sig omkring 3 naut.mil,och hade solen kl 09.07 svensk tid allaredan gått upp ,varför det inte varit nödvändigt att hålla fyren tänd längre. Det är därför omdiskutabelt om mistsignalering

SIRIUS 16.12.44

varit av behovet påkallad vid tillfället. Det svenska Lotsverket har,liksom det finska, inte utfärdat några särskilda bestämmelser med avseende på siktförhållandena räknat i naut.mil vid tidpunkten för mistsignalernas avgivande,utan lagt avgörandet i resp. fyrmästares händer,men hålla dessa normer i genomsnitt 3-4 sjömil,beroende på de lokala förhållandena. - Sjörättsjuristen säger i fortsättningen:" Andersson kunde inte vitsorda att fartygets kurser rätt angivits i de av sjöåklagaren ingivna sjökorten samt gjorde gällande att lodning inte kunnat giva någon ledning för bedömande av fartygets position." - Vad beträffarde uppdragna kurslinjerna,vilka har gjorts av undertecknad,är påpekandet i viss mån berättigat i vad som rör den stävade kursen NOtN = rv N 34 O. Detta är emellertid ingen lapsus från min sida,utan beror på att befälhavaren i stället för punkt 18 i rapport om sjöolycka låtit inflyta ett ofullständigt utdrag ur skeppsdagboken , varigenom man bringats till den uppfattningen att han bibehållit kursen SSW till kl 09.07. Han nämner således icke med ett ord att kursen SSW allare allaredan kl 08.50 ändrats till NOtN på kompassen. Vidare är det,som jag allaredan i mitt memorial till KK 22.1.45 framhållit,felaktigt att Säbbskärs fyr pejlats kl 0907 i magn= rv ONO. När befh då säger att kursen vid samma tidpunkt genast ändrats,varpå " fyren togs rätt förut", bibringas navigatören den uppfattningen att kursen skulle blivit ONO (rättade för ev.dev på kompassen). Så har emellertid inte varit förhållandet vilket bäst bevisas med befh egna ord.Han säger:" Kl 09.45 (således en halvtimme efter grundstötningen)lättade snötjockan för en stund och kunde då konstateras att fartyget befann sig 1 3/4 distansminut WtS Säbbskärs fyr." Härav följer att fartyget med fyren rätt förut måste ha styrt en stävad kurs av OtN - kontrakurs till pejlingen WtS, ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ från kl 0907 till det fartyget grundstötte kl 09.18. Då svårligen deviationen på alla berörda kurser kunnat vara 2° W ,har jag gått "baklänges" i sjökort nr 25 och utritat bäringen WtS, = rv259° med dev. och missvisning= 0. Jag har dessutom utsatt positionerna vid de 3 olika tidpunkterna,kl 09.18,09.10,09.07 på oavnnämnda bäring 259° eller styrda kursen 79° ,vilket är samma sak. Tidpunkterna beteckna grundstötningsplatsen,som enligt befh befanns ligga 1 3/4 sjömil från fyren, den beräknade tiden eller tiderna för mycket behövliga lodskott, om dessa kommit till utförande efter det kursen ändrats 3 tidsminuter tidigare eller kl 0907; fyren tagits rätt förut och maskinen stoppats. Märk väl maskinen stoppats, icke fartyget. Han skulle då,som jag ävenledes tidigare framhållit,ha funnit att fartyget nedast haft från 7 till 10 meters vatten under kölen i stället för mellan 20 och 30 meter,som vattendjupet skulle varit om fyren varit Kaijakari.En omständighet som djupsiffrorna i sjökoret nr 25 tydligt och klart utvisar.

En annan omständighet,somgenast frapperar den erfarne navigatören är den, att sista styrda kursen från kl 09.07 till grundstötningen 09.18 icke in-

-förts i utdraget ur skeppsdagboken. - För att slutligen påvosa de på finska kusten styrda kurserna enligt det av försvaradvokaten till sjöåklagaren inlämnade officiellea utdraget ur skeppsdagboken, har jag med bläck utritat ovannämnda kurser. Dessa äro "baklänges" från positionen kxxxxxxxx kl 09.07 rv kursen N 34° O ,2,0 naut.mil och rv kursen S 23° W 1,0 naut.mil. Det visar sig då att fartyget kl 08.42 stått 10½ naut.mil rv 205° från Kaijakari fyr. I detta sammanhang måste jag dock påpeka att de nämnda kurserna varken göra från eller till då det gäller den egentliga skuldfrågan.Hade befh endast fortsatt med den fart som fartyget gjorde mellan kl 08.01 och 08.42, cirka 4 knop, och släppt lodet strax efter kl 09.07 - denungefärliga tidpunkten för siktandet av Säbbskärs fyr.- hade han ur såväl navigerings- som sjösäkerhetssynpunkt fullgjort sin plikt. Som nu blev fallet rände fartyget med full fart upp på ett undervattensgrund,vilket, om fyren i verkligheten varit Kaijakari, icke existerat ¾ WtS från denna fyr.

Stockholm 9.5.45
Bo Bergström

===================

Åklagaren anfört: I målet icke styrktatt strax före och vid grundstötningen osedvanliga strömförhållanden rått i de farvatten där Sirius framförts. Det framginge fastmer av utredningen att svaranden vid tidpunkten för grundstötningen inte själv varit av den uppfattningen att dylika förhållanden varit rådande. Uppgifterna oklara i skeppsdagboken angående de mellan xxx kl 09.07 och grundstötningen vidtagna åtgärderna. Således överensstämde uppgiften i det i protokollet vid förra rättegångstillfället intagna utdraget ur sekppsdagboken därom, att Sirius efter G. befunnit sig 1¾ dist.minut WtS Säbbskärs fyr,icke med uppgiften att Sirius ,efter det att fyren varseblivits i ONO, hållit kurs rakt mot fyren. Därest Sirius efter G. verkligen befunnit sig WtS om fyren ,måste fartyget dessförinnan ha stävat OtN.

Advokat Silverstolpe: De av sjötekn.konsulenten å sjökortet nu inlagda kurserna vore riktigt inlagda med ledning av svarandens uppgifter angående Sirius kurser över Bottenhavet och mellan kl 05.42 och 09.07 den 16.12 44. Svaranden vidhölle riktigheten av dessa sina uppgifter.Därest land icke siktats akterut om BB kl 08.50 skulle Sirius ytterligare någon tid ha bibehållit den då stävade kursen.Anledningen till att svaranden efter kursändringen 08.50 framfört Sirius med full fart vire att fartyget strax dessförinnan framförts samma sträcka i motsatt riktning utan att grundstöta. De i målet lämnade uppgifterna om Sirius kurs oemedelbart före grundstöröningen och läge efter grundstötningen stode endast skenbart i strid mot varandra.Sannolikt hade Sirius efter grundstötningen,men innan dess läge fastställts,av sjögången förts något från det ställe där fartyget först gått på grund.Svaranden hade först efter Grundstötningen insett att

SIRIUS 16.12.44

sydgående ström varit rådande och misstänkt att kompasserna vore missvisande

Åklagaren: Då svaranden iakttog land akterut om BB hade han bort inse att hans tidigare uppfattning omSirius läge var oriktig. Om svarandens ifrågavarande uppfattning varit riktig,skulle vid detta tillfälle land inte kunnat siktas från Sirius akterut om BB. Denna omständighet hade bort föranleda svaranden att låta verksteälla lodning.

Silverstolpe: Svaranden hade antagit att det land som siktats akterut om. BB kl 08.50 vore landet NO Kaijakari fyr. Sirius läge skulle med hänsyn till de lokala förhållandena icke hava kunnat fastställas medelst lodning.

Åklagaren: Ett antagande, att det akterut om BB varseblivna landet vore landet NO Kaijakari fyr, hade för svaranden bort framstå såsom oriktigt med hänsyn till att svaranden icke varseblivit Kaijakari fyr,vilken bortvara bättre synlig än landet NO fyren. På det ställe där Sirius enligt svarandens antagande befunnit sig kl 08.50 är vattendjupet mellan 20 och 25 meter. Därest Sirius vid ifrågavarande xxxxxxxx antagna position framförts i riktning mot Kaijakari fyr, skulle fartyget ända till dess det befunnit sig i omedelbar närhet av fyren ha framgått på vatten vars djup ingenstädes understiger 16 meter.En kl 08.50 verkställd lodning skulle ha givit för handen att Sirius befunnit sig på vattenmed ett djup av endast c:a 10 meter.

Silverstolpe: Snöbyar åtskilliga gånger skymt sikten från Sirius på morgonen den 16.12. - Då svaranden siktade land akterut om BB hade han haft anledning antaga att Kaijakari fyr xxxxx skymts av en snöby.

Härefter överlämnades målet å ömse sidor till Rättens prövning.

RÅDHUSRÄTTENS UTSLAG 11.6.45

"Från Åsholmens fyr har kurs satts mot trakten av Kaijakari fyr.Sedan fartyger framkommit till finska skärgården, har Andersson,enär Kaijakari fyr icke kunnat skönjas och Andersson med hänsyn till rådande vindförhållanden antagit, att fartyget blivit satt nordvart, kl 08.24 ändrat kursen till SSW för att söka få sikte på Kaijakari fyr,varjämte farten,som från kl 08.01 varit varierande halv och sakta,åter ökats till full fart. Då därefter akterut om BB land siktats mellan snöbyarna,har Andersson kl 08.50 ändrat kursen till NOtN. -Kl 09.07 har Andersson mellan snöbyarna skymtat en fyr, vilken Anderson, ehuru han endast otydligt sett fyren,antagit vara Kaijakar -För att erhålla visshet om fyren har därefter kursen satts rätt på densamm därvid fartyget alltjämt framförts med full fart. Efter en kl 08.00 verkställd lodning har någon xxxxx ytterligare sådan icke utförts före G."
--- Genom sin åtgärd att, på sätt skett, i det rådande disiga vädret och utan säker ortsbestämning framföra fartyget med full fart mot sistnämnda fyr och genom sinuraktlåtenhet att verkställa av förhållandena påkallade

SIRIUS 16.12.44

lodningar har Andersson vållat grundstötningen.- På grund härav prövar rådhusrätten jämlikt 32§ och 293& 3 momentet Sjölagen samy 293 § samma lag jämförd med artikel 16 i Kungliga Förordningen av den 26.10.1906 angående åtgärder till undvikande av ombordläggning och signaler för angivande av nöd å fartyg, rättvist döma Andersson för vållande till sjöolycka att böta 40 dagsböter à 12 kronor,vilka böter tillfalla Kronan.
(Laga besvär icke anförda 3.7.45)

KONDEMNATIONSBEVIS SKNEIII 326

Av svenska vicekonsulatet i Björneborg förordnade besiktningsmän ha vi på platsen för grundstötningen verkställt undersökning och därvid konstaterat att ångf. Sisius av Stockholm,tillhörande red AB Iris, den 16.12 1944 grundstött SW från Säbbskär,blivit sittande på grundet och småningom vattenfyllts.På grund av den grova sjön begynte farrtyget att omedelbart nedbrytas och var besättningen samma kväll tvungen att övergiva fartyget, varvid kaptenen som sista man lämnade detsamma kl 22. Den 27.12 försvann allt över vatten synligt och måste såväl fartyg som last betraktas totalförlorade. Mäntyluoto 9.1.45

Ingeniör S.Rosenlew Kapten A.L.Lundberg

Stämpel:
Kungl Vicekonsulatet
i Björneborg. E.Hagner
Vicekonsul.

Emil Henriques,SKN, till Bo Bergström,KK, 25.1.45

....Beträffande Sirius har jag personligen den uppfattningen att någon ersättning under krigsförsäkringspolisen icke bör ifrågakomma. .. Jag är ju icke på något sätt nautisk expert,men min uppfattning är att navigeringen varit vårdslös och att detingalunda synes klart att kompasserna varit otillförlitliga. Jag har fått den uppfattningen att om kompasserna varit riktiga och befh styrt de kurser han själv angivit ,han bort gå på grund eller i varje fall kommit mycket nära grundstötningsplatsen. Jag anser emellertid attsaken bör dragas i Nämnden,då frågan om kompassernas otillförlitlighet och deras inverkan på grundstötningen kommit på tal och befh i varje fall skyller på detta förhållande....

Ej krig enligt SKN P.M. 14.2.45

Historik

Egna noteringar

Lastångare på 1828 brton byggd 1889 vid Priestman & Co i Sunderland av stål. (Ex Frederiksborg, Deddington) L.84,6 B 12 Tillhörig red AB Iris

SIRIUS 16.12 44

(Sjökapten Sixten Edvard Abrahamsen) i Stockholm. Inköpt april 1924 som sirius från DØS A/S Orion i Köpenhamn. Levererad 11.5.89 från J.Priestman & Co, Southwick,Sunderland som varvets bygge nr 19 med namnet Deddington till Deddington SS Co (Henry Samman & Co) i Hull. Enkeldäckad, av raised quarterdecktyp med förlängd brygga och welldäck. Triplemaskin på 900 ihkr. samt 2 skotska pannor,samtliga från Geo.Clark Ltd,Sunderland – I juli 1899 såldes Deddington till D/S A/S Dannebrog i Köpenhamn och fick namnet Frederiksborg. Såld i dec 1914 till Orion omdöptes hon till Sirius. – Den 2.11.35 kolliderade Sirius på e.m 16' WSW½W Visby med 2-mast skonerten Dina av Stockevik, byggd 1900, med 70 hkr motor, som kl 12.30 avgått med spannmålslast från Visby. Dina sjönk på 18 famnars djup men skeppare O.B.Berndtsson, ägarens son, och de övriga 4 ombv togs upp av Sirius. – SE 29 8 40 KVARHÅLLEN I BORDEAUX TILL AUG 1943.

([illegible] Sirius 26.3.43 minsprängd = AHLCEAN II SIRIUS [illegible])

HEMLIG

JENNY 22.12 44

RYSK TORPED STRUKIT FÖRBI STÄVEN I HANÖBUKTEN - SLÄCKT ALLA LJUS.

HEMLIGSTÄMPLAD INCIDENT

Chefen för Marinstaben
Nr H OP U 136

HEMLIG
Jämlikt Kung.1938
Nr 757

Kopia överlämnas till Chefen
för Politiska Avd. i Kungl.UD.
Stockholm 2.2.45
R Smith
Tjf CMS

Den 2.2.45 kl 15.30 inkom från Försvarsstabens Sektion II C-byrån till Marinstaben följande meddelande:

"Svenska lastfartyget Jenny av Västervik på resa Härnösand -Köpenhamn med trävaror anfölls den 22.12.44 kl 19.30 med torped då fartyget befann sig på eller strax innanför tremilsgränsen med Ternö fyr i fyra streck om styrbord. Torpeden,som kom från Babords sida,passerade tätt förbi fartygets förstäv.Omedelbart efter händelsen mörklades fartyget. Varifrån torpeden avskjutits har ej kunnat utrönas."

Befälhavare å Jenny är kapten Knut Averborg,fartyget äges av red AB Tern (Axel Hansson) å Västervik. Enligt uppgift har redaren förbjudit befälhavarna å rederiets två fartyg att inrapportera till myndigheterna inträffade incidenter,därför meddelandets fördröjning.Jenny ligger för närvarande (2.2.45) i Norrköping.

~~xxxx~~ 3.2 meddelat ex Boheman och Assarson
Signatur.

Historik

Se Jenny 25.8.44 Bombad i Lübeck

NAUTIC 23.12 44 2/3-del krig.

GRUNDKÄNNING UNDER SVÅRA ANGÖRINGSFÖRHÅLLANDEN PÅ FINSKA KUSTEN.

Rapport

Avgick Stockholm tors 21.12 44 destinerad till Helsingfors med rumslast av 519 ton ärter i säckar samt som däckslast 67 ton = 448 fat sill & fisk till en meters höjd på fördäck- faten liggande utan surrningar. Djupg F xxxx 11´7" – A.13´7". 13 ombv. – Grundkänning med 4 knop kl 06.10 lör 23.12 c:a 8½´från Enskärs fyr.Vind SSW 5, dålig sikt. Befh och 2e styrman på bryggan,utkik på övre bryggan . Kom omedelbart flott med maksinen,läck i I:ans och 2:ans tankar och lastrum.

Sista ortbestämning före olyckan:Vid passerandet av Grundkallens boj,men ingen distans erhölls.Magn.kurser därifrån N 83° O ,distans 52½. Ej lodat. Ingen lots. Sjökort: SKV, rättat till 1.7.44.

Redogörelse

Lör 23.12 kl 04.30 lades fartyget på grund av dålig sikt andra vägen = kontrakurs W½S, sakta fart. – Kl 05.45 observerades fyren i O½S,varför beslöts att gå runt och styra NO. Kl 06.10 upptäcktes brott om STB,kapten beordrade hårt BB roder men fartyget törnade hårt på grund.Stoppade dock inte på grundet utan gled utaf, full back gick i maskinen.Sedan företogs olika manövrer i maskin för att få fartygetin på lugnare vatten. Ankrat kl 06.30 med STB ankare och 60 famnar kätting. Efter företagen pejling av tankar och rum beslöts att lyfta. Kl 08.40 lyfte ankaret och fortsatte med varierande kurser mot Enskär. Kl 10 erhölls lots vid Enskär, och fortsattes resan men på grund av att fartyget var läck beslöts att angöra Åbo, där vi med lots anlände kl 19.20 och förtöjde vid kaj. Bärgningsfartyget Protector kom långs sidan och påbörjade arbetet med pumpning,och dykare gick ner för tätning. En del av däckslasten tagits iland. 29.12 utlossat lasten och 31.12 är fartyget tätat.

Åbo 31.12 44

Rudolf Rasmusson

Befh

Crew list

Befh Rudolf Hemfrid Rasmusson,Hjortgatan 5,Limhamn,15.7.82

1e styrman Sten Wagner, Stockholm, 23.12 01

2e styrman Sven Evert Söderlund, Öregrund, 11.7.15

1e maskinist Georg Torell, Malmö, 24.5.12

2e maskinist Karl Wilhelm Ferdinand Svensson,Norrköping, 23.3.08

Stuert Karl T.Österman, Stockholm, 1.5.12

Mässpojke Sven E.Hagberg, Odensvi, 9.6.25

Matros Karl Petterson,Halmstad, 6.2.23

Matros Josef Edvard Emanuel Johansson, Mörbylånga,18.3.94

forts

NAUTIC 23.12 44

Forts crew list

Lättmatros Erik Johnsson, Norrköping, 20.8.21
Jungman Ingemar Johansson, Mörbylånga, 6.8.28
Eldare Nils V.Kjell, Motala, 29.9.01
Eldare Thure Gustavsson, Växjö, 3.5.83

Sjöförklaring i Åbo 29.12 44

Befh Rasmusson: Före grundkänningen sett fyrarna på Enskär och Medelklubb men inte tagit pejlingar på dem. På bryggan befann sig vid grundkänninge Befh, 2e styrman och som rorsman matros Josef Johansson. Ej haft special kort ombord då sådana ej kunnat anskaffas. Endast haft överseglingskort.
2e styrman Söderlund: Besannat riktigheten i befh rapport.
2e maskinist Svensson: Vakt i maskin. Bekräftat maskijournalen.
Matros Johansson: Intygat ~~rigigheten~~ riktigheten av ovanstående.

Tillägg till befh rapport

23.12 vid grundstötningen gick loggen med lina och skädda förlorad. Även båda kompassernas skadades. Vid grundkänningen kom däckslasten i rörelse varvid 2 presebningar sönderfläktes. Även fick maskintelegrafen en skräck varför den bör överses. Lasten undertill i rummen var skyddad med presenningar och två av dessa måste bärgningsfolket kapa sönder, för att komma åt garneringen vid länsningen. Båda winscharna arbetade hårt hela tiden med lossning och lastning av cement och sand varför de blev mer eller mindre skadade och bör överses. Ombord 26.1.45

R.Rasmusson
Befh

KK memorial 18.9.45 KK SB 158

Orsak: Dåliga siktförhållanden i samband med relativt primitiva angöringsmöjligheter på denna del av den finska kusten. Vad befälhavarens navigering beträffar har densamma mera genom tur än ådagalagd skicklighet blivit oantastbar. Den i Åbo företagna sjöförklaringen är icke heller särskilt uttömmande, varför man i viss mån måste läse mellan raderna vad som i verkligheten förekommit. Sålunda uppgiver befh att "kursen sattes mellan Argosgrund och Grundkallen, väl fri Grundkallen." Skulle detta uttaladde tagas bokstavligt hade den rv kursen 82° burit söder om Sandbäcks grunden. Med andra ord, att den satta kursen över Bottenhavet varit för mycket sydlig och således felaktig. Så är emellertid icke fallet. När lotsen debarkerat vid Grepens fyrskepp stacks loggen ut och sattes på 0. Kl 16.10 när man ändade den nordliga kursen som styrdes förbi Örskär, befann sig fartyget en knapp nautisk mil från Argosgrundets lysboj och loggen

NAUTIC 23.12 44

avlästes då till 9'. Detta överensstämmer med den uppmätta distansen i sjökortet. Tre timmar senare var Grundkallens lysboj tvärs STB på 5¼ nautisk mils avstånd. Den tillryggalagda distansen var uppmätt i kortet till 17 nautiska mil vilket också stämmer med loggen. Någon 4-streckspejling på Grundkallens lysboj har tydligeninte företagits av den anledningen att man inte kunnat se skent på 8½'avstånd när bojenvar 4 streckpå STBbog. - Hade emellertid en sådan avståndsbedömning blivit gjord under normala siktförhållanden,skulle man ha funnit att avståndet varit 3/4 naut mil mindre än de bräknade 6 då bojen kommit tvärs. Mellan kl 19.10 och 04.30 följande morgon skall fartyget med tidvis reducerad fart ha tillryggalagt 48½ naut mil enligt loggen,men har i verkligheten gjort omkring 54½ nautisk mil. Då nu strömmarna i södra Bottenhavet ytterst sällan ,för att inte säga aldrig, sätter i W-O riktning och viceversa,kan man ta för givet att loggen - som det ofta händer vid låga farter - gått för sakta.Fartyget befann sig därför inte " 8 sjömil från Sandbäcks norra grund" kl 04,som befh berättat, utan endast ett par sjömil och därjämte söder om dessa farliga grund. Det råder nämligen intet tvivel om att fartyget kl 04.30 befunnit sig långt inne mellan de många grundklackarna som ligger utströdda ända till 9 sjömil väster om Enskär, och att det varit en ren tillfällighet att fartygetinte tidigare fått bottenkänning. - I en förtydligande skrivelse till SÅAF av den 8.2.45 har befh konstaterat att han på överresan använt sig av svenska sjökortet nr 305 och uppger att " det vid resans anträdande visat sig omöjligt att anskaffa specialkort."För den händelse befh därmed menar finska specialer eller därmed likartade engelska sjökort,är detta uttalande med verkligheten överensstämmande, men kunde han istället ha nöjt sig med det svenska sjökortet nr 25.Detta sjökort är fullt tillräckligt för navigatören att söka på ovannämnda del av finska västkusten. (Fortsättningvis konstaterar konsulenten att lodning inte ger mycket vägledning på finska västkusten eftersom djupen ofta är större nära land än längre ut och sjökorten saknar för övrigti stor utsträckning djupsiffror vid finska kusten). - Befh har därför varit begåvad med en synnerligen god tur ochkan således inte göras ansvarig för att han inte fällt lodet när fartyget i regndisan närmade sig finska kusten,enär intet resultat därmed kunnat utvinnas. Hade däremot en positionsbestämning kunnat fixeras då fyren Enskär siktades genom att sammanställa pejlingen på kompassen med ett säkert lodskott,så skulle befh icke ha undgått ett åtal för försumlig navigering.

Säskilda anmärknigar: Grundstötningen föranledde på sin tid en hänvändelse från KK till vederbörande finska sjöfartsmyndigheter med anhållan om att åtgärder bleve vidtagna för att förbättra angöringsmöjligheterna vid Enskär. Skrivelsen förmedlades genom UD och mötte en viss förståelse från finska myndigheters sida.

ex Officio
Bo Bergström.

NAUTIC 23.12.44

BÄRGNINGSRAPPORT

SS Nautic grundstötte 23.12 44 på Sandbäcks Norra grund,c:a 9 sjömil WtN Enskärs fyr. Finska Bärgnings AB Neptuns ss Protector låg på sin station i Åbo,~~kapt Th.Skogström~~ då undertecknad kl 21.20

Lör 23.12 per telefon u-rättades av hamnmästaren i Åbo,kapten Th,Skogström, och en stund senare av vicekonsul N.Wikeström, att Nautic kommit in till Åbo hamn efter att ha haft grundkänning utanför Enskärs fyr och nu höll på att vattenfyllas och hotade att kantra. Kastat loss förtöjningarna kl 22.15 och ångat till haveristen,anlänt kl 22.55 och förtöjt vid dess STB-sida. Gick omedelbart ombord,tog en överblick av läget och konstaterade att Nautic låg med svår STB slagsida så att endast 1′av brädgången befamn sig ovan vattnet som redan stod högt på akterkant av däcket. Förpiken var vattenfylld och i akterrummet stod vattnet 2′7″ högt på akterkant, det enda ställe som kunnat pejlas. Då fartyget låg med förskeppet lägre kunde det inte fastställas hur mycket vatten det fanns i akterrummet.Dessutom var barlasttankarna fyllda. Under den tid som u-tecknad gjorde sina observationer kantrade fartyget över åt STB mera och mera,varför skyndsamma åtgärder måste vidtagas för att förhindra en kantring. Av befh erhållit tillåtelse att omedelbart börja med bärgningsarbetet. Givit order att göra dykaren klar att gå ner för tätning och anskaffat arbetsfolk att lossa en del av däckslasten av fisktunnor och samtidigt trimma över lasten vid akterkant av lucka 2 så att sugslangarna kunde fås in för länsning av lastrummet.Djupgåemdet kunde inte avläsas då ingen åmning mer fanns att läsa. Kl 23.55 gick dykaren ner och började täta med träkilar och talg.Dynamon igång för belysning. Temp -1.Vind W1.

Sön 24.12 Lossningsarbete och tätning pågår. Kl 01.30 var lasten i rummet trimmad så att en slang från Protectors barlastpump kunde matas ner och kontroll över vattnet i rummet hållas. Kl 02 kom dykaren upp och tätningsrabetet slutat för natten. Samtidigt avbröts lossningen eftersom kantringsfaran avvärjts. Kl 07 törnade besättningen till. Kl 08 dykaren gått ner och börjat täta under Ians barlasttank. Dykaren tätat på olika ställen till 15.15. Kl 15.20 stoppades pumpen till Ians tank och började länspumpa ur rummet vilket pågick till midnatt.Kl 16 skedde ut för dagen. Vakt satt på däck och i maskin för natten. Temp -1. Vind SW 1-2.

Mån 25.12 Länsat en gång i timmen u r rummet med barlastpumpen. Fartygets egen pump länspumpat från förpik och Ians tank. Pump-& silvakt för natten.

Tis 26.12 Besättningen törnat till 07. Tagit ombord dykarställningen och kl 08.55 kastat loss förtöjningarna från haveristen som skulle byta kajplats. Kl 10 var haveristen förtöjd och Protector förtöjt långsides STB. Kopplat samman slangarna till barlastpumpen samt klarat upp på däck. Kl 11 skedde

NAUTIC 23.12.44

ut för dagen. Vakt satt. Temp.0. Vind SW 2.

Ons 27.12 Törnat till 08. Bogat ut Protector från haveristen och lyft dykar ställningen, i sjön under förpiken. Dykaren ner 09.50. Samtidigt med fortsatt tätning har dykarbesiktning utförts och attest uppgjorts över densamma Länspumpat hela dagen ur akterrummet.Kl 16 skedde ut. Vind WSW 2. Tepm + 3

Tors 28.12 Dykaren i arbete 08.45-10.30. Sedan tagit bort dykarställningen och all dykarutrastning och rengjort däck. Kl 16 öppnat en lucka i garneringen mot pannrumsskottet och flyttat sugslangen från barlastpumpen dit för att länspumpa under natten. Kl 17 skedde ut. WSW1. Temp-1.

Fre 29.12 Tagit upp rännstensluckor och garnering på förkant av rummet och rengjort rännstenarna.Hivat upp allt bråte på däck från tanktoppen,hivat upp ur förpiken gamla wirar,trossar och skrot och klargjort tanken för cementering. Tagit upp alla rännstenar,luckor och all garnering från akterkant av rummet,skrapat bort all cement som skadats vid grundstötningen och hivat upp på däck. Sopat och gjort rent mellan alla bottenstockar i akterrummet. Kl 17 skedde ut. WNW 1. Temp-1.

Lör 30.12 Byggt formar för cementkistorna i rummet.Tagit ombord 50 säckar cement och 2 billaster sand. Kl 12 kom 6 man från land och cementeringen vidtog i förpiken och akterrummet och pågått fram till Kl 22. SW 5. +2

Sön 31.12 Fortsatt cementering i akterrummet kl 08. Tagit ombord ytterligare 15 säckar cement och 2 billaster sand.6 man från land hjälpt till. Kl 12 var cementkistorna färdiga. 3 kistor lagts i förpiken och ett 30-tal i akterrummet. Tagit bort all materiel inkl sugslangar och fört över till Protector.Kl 14 ut frö dagen. WSW 1-2. Temp-4

Mån 1.1.45 Allt tätningsarbete inställt.Vind SSW 1-2. Temp - 5.

Tis 2.1 Alla cementkistor undersökts, fartyget tätt. Sjövärdighetsintyg utfärdat.Protector kastat loss kl 14.30.och ångat upp i ån och förtöjt på sin stationsplats. Kl 10 skedde ut för besättningen . WSW 1. - 2 (Nautic på kvällen avgått mot Stockholm)

Åbo 4.1.45
J.Fr.Geelnard
Befh å ss Protector.

Dykarattest

Kölstråket: Från förstäven till c:a 1 meter för om backens akterkant en intryckning med störst 1 dm djup,med sprickor och löda nitnaglar i bucklan. En buckla c:a 3 meter akter om backen,c:a 1 X ½ meter,7 cm djup. Mitt för lucka I ~~skadorxxxx~~ bucklor och skrapor i kölplåten,c:a 60 cm långa i en serie akteröver till aktermasten, med sprickor och lösa naglar i alla bucklorna. Mitt för livbåten en buckla i kölplåten 50x30x5 cm.

BB: Från förstäven till c:a 5 meter för om backens akterkant en buckla i

NAUTIC 23.12 44

A-stråket,c:a 1 dm djup och med sprickor och lösa nitnaglar.
C:a 3 meter akter om backen en buckla i A-B-plåten 80x 50 x7 cm
Mitt för lucka I skrapor och bucklori A-B-plåtarna,c:a 60 cm långa som fortsätter i en serie akteröver till aktermasten med sprikcor och lösa nitnaglar i bucklorna. Mitt för aktermasten en buckla i växeln mellan b-c-stråken samt skråmor tvärs över hela bottnen.
STB: Samma skador som om BB. Dessutom mitt för lastmärket en buckla i D-plåten samt slingerkölen uppvikt och en buckla i växeln mellan B-C-stråker med största djup 10 cm. Vid akterkant lucka 2 en buckla på A,B,C-plåten längd c:a 2 meter och sträcker sig vidare akteröver på A-B-plåten till skorsten. Roder o propeller oskadade. Vidare skador kunde av mig inte upptäckas.

Åbo 28.12 44
I.Suni
Dykare å ss Protector

Magistxratbesiktning i Åbo

Förordat upplossning av lasten i Åbo och följande prov. reparationer i Åbo: 30 bottenstocksfack cementeras, länsröret STB förlänges 3 meter och i förpiken cementeras 3 bottenstocksfack STB och BB räknat från piksottet.
Enligt order från rederiet avgick Nautic från Åbo på kvällen 2.1.45 för reparation vid Ekensbergs varv i Stockholm.

Besiktningsinstrument

Allan Zander besiktigat Nautic vid Ekensbergs varv,Sthlm 9-10.1.45.
Reparationskostnad 105000 kr plus 1700 för upptäckta skador av okänt ursprung.
Kölstråket: 8 plåtar förnyas, en rikats,fotvinklar mm i piken riktas.
STB bordläggning: 17 plåtar förnyas, 7 riktas.
BB bordläggning: 11 plåtar förnyas, 13 riktas.
Slingerkölarna på båda sidor rikats och förnyas delvis.
Förstäven: Undre delen kapas och förnyas.
Omfattande skador på kontraspant,bottenstockar,Huvudspant STb och BB samt på intercostaler samt vägare i pann- och maskinrum.
Rodret rikats,3 tappar förnyas mm
Garneringen förnyas till 50%.
Genomgång av maskineri,ångpanna, länsledningar ,anakarspel mm
Barriären riktas på backen BB.
Det anges i instrumenetet att Nautic efter grundstötningen kom flott för egen maskin efter att ha gått fram och back i maskin i 20 minuters tid. (Enligt befh rapport gick fartyget över grundet och kom flott genast)

2/3-del krig SKNEIII 334

2/3-del krig enligt P.M. 22.3.45. Dispache given i Stockholm av P.G.Hassel-

NAUTIC 23.12 44

rot den 12.2.46. Inga detaljer alls om haveriet på SKN. Allt övrigt lär finnas på SÅAF.

Assurans

SKN till SÅAF 21.3.46 kr 88838:77.
Haveriet kostat 145048:43 av vilket kaskoassuransen ersatte 133.258:16.
Lasten försäkrad i Helsingfors.
I dispachen finns inte bärgarlön till finska Neptunbolaget upptagen.

Eget Data

Lastångare med maskin akter,2 stora luckor,mast med 2 bommar,skans i backen en s.k bakladdare. 519 brton byggd 1925 vid Lödöse varv av stål.Tillhörig red AB Nordic,Biblioteksgatan 11,Stockholm. Ingen historik.

Krigshaverier

Bombad i Stettin 16-17.8.44 och 13.5.44.
Grundstötning 23.12.44.

VENERSBORG 29.12.44

TORPEDERAD AV RYSK UBÅT I HANÖBUKTEN - AV DE 20 OMBORD ÖVERLEVDE ENDAST EN.

Sammanfattning

Dokumentationen om Venersborg är mycket omfattande på KK och innehåller bl.a JK:s utredning rörande fartygets undergång omfattande 45 foliosidor med bilagor. Materialet på KK överhoppat tills vidare eftersom JK:s utredning är heltäckande

SKNEIII vol 327

Rapport från ss Venersborg

Insänd av rederiet till SKN 15.1.45

Fre 29.12.44 Venersborg på resa Sundsvall-Naestved med last av 1400 ton pappersmassa,varav 151,6 ton i 1001 balar stuvat på däck passerade omkring kl 17.30 Utklippan med kurs troligen SWS. Jag hade rorstörn från 18.30 till 19.30. 2e styrman Sundström hade vakten och jungman Hallberg var utkik på bryggans STB-sida. Kl 18.55 observerade utkiken ett svagt gulvitt ljus c:a ett streck om STB med en höjd över vattenytan av c:a en meter uppskattningsvis. Ljuset observerades även ledes av mig och 2e styrman.Ljuset syntes långt bort mot horisonten och varade c:a en minut,varefter det dog ut. Detta ljus kom igen flera gånger och förflyttade sig för varje gång allt mer akter över. Sista gången jag observerade ljuset var omkring kl 19.30 då jag överlämnade rodret till jungman Hallberg,som i sin tur avlöstes som utkik av lättmatros Hermansson. Efter att ha blivit avlöst vid rodret gick jag akteröver och satte mig i BB manskapsmäss.Omkring kl 19.55,strax innan jag skulle gå och läsa av loggen, inträffade en våldsam explosion varvid jag kastades upp från bänken och mössan flög av mig. I samma ögonblick slocknade det el ljuset och jag ropade till den övriga besättningen i skansen varefter jag i beckmörkret kravlade mig uppför kappen. Utkommen på däck såg jag att aktermasten var avslagen och låg snett över poopen mot BB.Jag klättrade över massabalarna på akterdäck och uppför BB lejdare till genomgången i Bryggdäck och vidare upp på båtdäck. Hela besättningen samlades under hand på båtdäck, en del nästan i avsaknad av kläder. STB livbåt firades i sjön.Samtidigt firades BB båt men den skadades mot fartygssidan under firningen och kom i sjön med kölen i vädret. I STB båt, där jag var med, var vi inalles 16 man. Cirka 30 sekunder efter det vi satt av från fartygssidan sjönk Venersborg med aktern före och BB slagsida. Det sista som syntes ovan vattnet var STB bog. Omedelbart efteråt upptäcktes hängande över kölen till BB välta livbåt 1e styrman Olsson,städerskan Jansson och eldare Andersson,samt drivande på en av flottarna ytterligare en man.Vi bärgade de 3 som hängde på BB livbåt vareftervi rodde upp till arbetsbåten som befanns drivande strax intill med påsatt träkapell. Kapten Karlsson beordrade 2e styrman Sundström att hugga loss träkapellet och gå över i arbetsbåten och med 2e styrman följde jag

VENERSBORG 29.12 44

själv ,matros Ljunggren,lättmatros Hermansson,eldarna Johansson och Andersson,maskinelev Nordström och övermaskinist Hultgren,således sammanlagt 8 personer. Sedan vi kommit över i arbetsbåten tog kapten Karlsson upp i STB båt den på flotten drivande besättningsmannen. Vi i arbetsbåten försökte få motorn igång men lyckades ej. Under tiden hade STB livbåt satt segel och tog sedan oss på släp, och styrde mot land. Vid midnatt siktades ett fartyg med 2 topplanternor styrande ostvart.Bloss tändes i livbåten och mig föreföll det som om fartyget ifråga girade BB och kom ner mot oss och saktade farten,men strax därpå ändrade det kurs och efter en stund kunde jag endast se akterlanternan,varefter denna ävenledes så småningom försvann.

Lör 30.12 kl 00.00-01.00 siktades Hanö fyr.Vi fortsatte att segla i ungefär samma riktning under det att vinden ökade alltmer och det kom regn och snö. Vinden drog mera över på syd och sjön blev grövre. Mellan kl 07 och 08 siktades en annan fyr som vi antog vara Tärnö.Fram på förmiddagen bräcktes masten på livbåten och sågs hänga föröver. Vi ropade till livbåten att kasta över proviant till oss och kapten Karlsson kastade en del konservburkar,men de nådde ej fram till vår båt utan föll i sjön. Folket i livbåten slutade en efter en upp med att ro och lade sig tydligen på durken. Den sista jag såg vid årorna var befälhavaren,kapten Karlsson. I arbetsbåten var eldarna Andersson och Johansson alldeles maktlösa. Vid 13-tiden drev vi förbi en prick utanför ett skär. Kortföre hade vi kapat bogserlinan för att båtarna inte skulle kastas mot varandra i den grova sjön. Båda båtarna drev nu mot skäret och brotten utanför detta. STB livbåt kom pm tvären i ett brott och gick runt. Vår båt,som jag hela tiden styrt med en åra,kom förbi revet och mera i lä och lyckades vi få upp båten med fören mot skäret. Båten tog botten två-tre gånger men kom vi intill några över vattnet liggande stenar,varefter styrman Sundström,övermaskinist Hultgren,jag själv och matros Ljunggren i nu nämnd ordning lyckades krypa iland över desamma. Vid tillfället rådde dager. Innan mörkret föll satte jag upp en nödflagg med hjälp av en åra och en blå och röd vimpel som jag hittade på skäret.

Sön 31.12 På förmiddagen kom en fiskare med båt iland på skäret och förde mig till Bollö De övriga som tagit sig iland var då döda.

Karlskrona 9.1.45
Bertil Knutsson
Matros

Crew list

+ Befh Karl Mauritz Karlsson, Stockholm, 31.1.87 (Tidigare på Wiril,Wiros,Warjo (sedan 1941)
+ 1e styrman John Enock Olsson, Malmö, 10.10.94
+ 2e styrman Karl Dennis Sundström, Oxelösund, 6.1.12
+ Chief Gustav Harry Hultgren,Stockholm, 9.2.93

Forts

VENERSBORG 29.12 44

Forts crew list

† Maskinist Knut Ferdinand Bengtsson, Stockholm, 25.8.81
† Stuert Gunnar Fredrik Pettersson,Stockholm, 23.8.98
† Kock /Föreståndarska Ida Cecilia Pettersson, Stockholm, 21.11.85 (27.11.44)
† Städerska Elvira Katharina Jansson, Stockholm, 13.4.97
† Matros Peter Salomon Ljunggren, Oxelösund, 20.4.96
* Matros Bertil Evert Knutsson, Djupekås,Lister-Mjällby, 24.10.13
† Lättmatros Frans Gustav Walter Lindström, Stockholm, 3.5.12
† Lättmatros Arnold Herman Hermansson, Njurunda, 21.7.21
† Jungman Kaj Åke Nilsson, Trelleborg, 24.3.26 (aug 44) Skulle mönstrat av i Trelleborg.
† Jungman Per Ola Ingemar Hallberg, Västervik, 4.7.28
† Smörjare Karl Gunnar Johansson ,Rotebro,Sthlm, 21.11.98 (14 aug -42)
† Smörjare Nils Olof Albin, Kristianstad, 31.5.96 (sept 44)
† Smörjare Adolf Robert Andersson, Stockholm, 13.5.93
† Eldare Victor Wilhelm Pettersson, Stockholm, 28.4.16
† Eldare Nils Algot Hjalmar Johansson, Hammargren, Malmö, 9.3.83
† Maskinelev Kurt Fredrik Nordström, Skön, 31.7.15

SKNEVII 453 Lasten

1400.012 kg sulfitkraftmassa i 9241 balar,varav på däck 1001 balar med en vikt av 151,6 ton. Inlastat i Sundsvall för Naestved,Danmark. Lasten försäjrad i Ocean. Den utskeppades av Östrands Sulfitfabrik, Sundsvall med A/S De Forenede Papirfavrikker,Naestved som mottagare.

SKN betalat 278.488:72 till Svenska Cellulosa AB ,Sthlm den 10.4.45.

SKNEIII 327 Assurans

Rederiet för effekter till anhöriga utbetalat 16798:50,inkl instrument
SKN 5.4.45 till rederiet utbetalat 340.000:- plus revers 235.000:-(2.1.46)
SKN 17.11.45 till rederiet 12098:50 för effekter
Slutgeglerat 8.7.46.

UD HP 80c 3520 Marinstaben

31.12.44 UD Christer Lind,vakthavande.

Meddelande ingick kl 13.30 den 31.12 från jourhavande officer i marinstaben att ss Venersborg den 29.12 förolyckats 20' SW Utklippan.Dessa underrättelser hade meddelats av en överlevande,Bertil Knutsson, som lyckats taga sig upp på Bollö. ML hade meddelat direktör Lundeberg i Sveabolaget och vidare föranstaltat om flygspaning.

(Ovanstående sänts som hemligt signalmeddelande kl 12.40 den 31.12 av BAS till CM och mottaget kl 12.46)

Marinstaben på e.m 31.12 sänt ut meddelande till alla fartyg längs svenskkusten att framgå på svenskt vatten inom kuststräckan Lansdort-Falsterbo.

VENERSBORG 29.12.44

Arvid Richert,Alt-Döbern.Berlin,3.1.45 till utrikesrådet E.von Post,UD.

Broder!
Under mitt besök idag hos statsekreteraren baron Steengracht upptog denne frågan om Venersborgs förolyckande och meddelade att man i Auswärtiges Amt,så snart telegrafisk underrättelse om förolyckandet ingått, omedelbart förfrågat sig i saken hos OKM och till svar därpå nu mottagit ett meddelande som slutade med en kategorisk förklaring att " torpedierung durch Deutsches U-boot ausgeschlossen."

Din tillgivne
Arvid Richert

(I övrigt endast JK:s utredning i denna UD-file)

Ryska ubåten K-56 Ekman/Rohwer

Per Olof Ekman i boken "Havsvargar" (Helsingfors 1985) omtalat att Venersborg sänktes en månskensnatt 29.12 44 SW utklippans fyr av ryska ubåten K-56, befh I.P.Popov, som den 25.12 med 2 av sina 3 torpeder i höjd med Stolpmünde sänkt ss Baltenland av Memel (Ex Sudetenland) på 3042 brton byggd 1904. Av 20 på Venersborg överlevde endast en undergången. Samma uppgift om K-56 som Venersborgs baneman redovisar den tyske marinhistorikern Jürgen Rohwer i "Chronik des Seekrieges"sid 486.

Egna noteringar

TRAGEDIN "VENERSBORG"

på resa Sundsvall via Stockholm för avmagnetisering och Trelleborg för order till Naestved med rums-& däckslast av pappersmassa.
Fre 29.12 44 kl 19.55 20-23' SO Hanö fyr och c:a 20' SSW Utklippan,månljust, frisk N bris, god sikt, träffades Venersborg av en våldsam explosion med mycket kraftig ljussken tvärs lucka 4 STB.Däcket revs upp från luckans akterkant till akterkant av maskinkappen STB, däckslasten om STB slungades 200-300 meter omkring, aktermasten av stål störtade snett BB över poopen, allt ljus ombord slocknade och massabalar kom att blockera bl.a dörrarna från poopen ut till akterdäck. Den ende som överlevde för att berätta vad som hänt var mators Bertil Evert Knutsson,31 år, som vid explosinen satt i mässen akterut och stoppade sina raggsockor.Han kastade upp i taket och bröstkorgen snördes ihop av lufttrycket .Samtidigt slocknade ljuset och dånet av inrusande vatten hördes då Knutsson kom på benen och trevade sig fram mot utgångskappen ropande på sina kamrater av vilka många låg till kojs. Ingen hann få kläder på sig ,bara några få fick med sig livbältet En man hade bara skjorta och kalsongerpå kroppen, en annan undertröja, byxor och gymnastikskor. Akterdäcket var belamrat av plåtschok och massabalar och den omkullstörtade riggen men alla tog sig midskepps t. båtdäck.

VENERSBORG 29.12.44

5 minuter efter explosionen gick Venersborg i djupet med aktern före och svår slagsida. BB livbåt hade slagit runt vid sjösättningen och vid dess köl klamrade sig 1e styrman,städerskan och en eldare fast, medan befh, föreståndarskan och 14 man med knapp nöd hunnit få ut STB båt från sidan och kapa taljorna då fartyget reste stäven mot skyn och dånande försvann ur deras åsyn. Överallt flöt massabalar och en man ropade från en flotte. STB livbåt tog först upp de 3 från BB-båtens köl och rodde sedan i månljuset till arbetsbåten som stått lös i sina skrån på båtdäck och som flutit upp med påsatt träkapell. Det var ingen livbåt utan en arbetsbåt eller s.k bruksbåt med en 10 hkr motor som inte använts sedan 1941 och som visade sig obrukbar. 2e styrman och 7 man, däribland Knutsson, beordrades av befh över i denna båt för att lätta STB-båten ,detta sedan träkapellet först huggits bort. STB båt tog sedan arbetsbåten på släp i en fånglina och rodde till flotten där en jungman togs upp. STB båt satte sedan segel och kurs mot land. I arbetsbåten fanns inga kläder,ingen proviant,inga nödraketer.. Kylan var fruktansvärd i den alltmer tilltagande nordliga vinden. Vid 01-02-tiden blossade man från livbåten med vita bloss av Blueligttyp till en ångare vars topplanternor och röda sidoljus sågs närma sig. På c:a 200 meters avstånd, så nära att man från båtarna kunde se skenet av en ficklampa på dess däck, ändrade ångaren kurs och avlägsnade sig åter. Det visades sig senare ha varit Sveabolagets ss Mimer av Stockholm,vars vakthavande styrman sett blossen men tagit dem för varningsbloss för fiskegarn från en fiskebåt. Enstaka vita bloss gäller i sydsvenska farvatten som varning från fiskebåt för utlagda garn. Det fanns röda nödraketer i livbåtens utrustning ty 6 sådana hittades senare bland spillrorna vid Busören,förvarade i en plåtlåda,visserligen fuktskadade men fullt användbara. (Den 3.4.47 frikände Göteborgs Rådhusrätt Mimers befh K.O.Zetterberg från anklagelsen att inte ha haft behörig utkik då Mimer passerade Hanöbukten på kvällen 29.12.44) Knutsson satt hela natten i arbetsbåtens akter och styrde med en åra,eftersom rodret var borta.På egen begäran avlöstes han av 2e styrman kl 06 lör 30.12. Under natten frös 4 av de 8 i arbetsbåten ihjäl.Den första var 16-årige jungmannen Hallberg som var nästan helt utan kläder. Knutsson, 2e styrman, chiefen och matros Ljunggren var oerhört medtagna då båtarna kl 14 skildes åt utanför Bollöarna.Fånglinan höggs av och befh ropade från STB-båten att båtarna var för sig fick försöka ta sig in till land. Föröver dånade grundbrotten kring skäret Busören vid vilket vedettbåten V6 förlist den 14.12 . STB båt sågs kl 14.30 slå runt och krossas i bränningarna varvid alla ombord drunknade. 2 man sågs på dess köl,så slog båten runt igen och de försvann. Arbetsbåten med sina 4 levande kom kl 15 mirakulöst ända in till skäret så att de 4 männen kunde ta sig iland.Mörkret föll hastigt. Knutsson kilade på skäret fast en plåtdörr från

VENERSBORG 29.12.44

V6 som vindskydd mellan två stenar och reste upp en åra på vilken han fäst ~~två~~ EN signalflaggor, en röd och ~~en~~ blå. Denna nödsignal observerades 31.12 mellan kl ~~20~~ 08 och ~~22~~ 10 av en vaktpost på Bollöns luftbevakningsstation c:a 1700 meter från Busören,men posten tyckte inte det var något att rapportera. Folk från marinen hade varit däruteoch bärgat vrakgods från V6 och vimpeln var antagligen något de satt uop. Dörren erbjöd inget skydd mot den nordliga vinden för de genomblöta,ispansrade männen som krupit ihop för natten bakom den. Vid 21-tiden dog chiefen Hultgren. Kl 06 nyårsafton frös 2e styrman Sundström ihjäl efter att ha legat i dvala hela natten,och 08.30 fann Knutsson att även matros Ljunggren var död. Knutssons förfrusna ben var känslolösa och han hade svåra smärtor i bröstet.Tack vare att han reste sig till knästående hållande i åran han rest mellan två stenar blev han kl 12 upptäckt av fiskaren Elof Johansson, Bergagården,Hasslö, 27 år, som kl 12.30 i sin jaktkanot kom iland på skäret där han fann Knutsson vid liv men nästan medvetslösa .På skäret låg tre döda och i strandkanten ett fjärde lik i vattnet. Elof Johansson hade nyårsaftons morgon gått ut på fågeljakt på Yxnaholmen vid Hasslö,varifrån Busören kan urskiljas på 2500 meters håll. J. såg vimpeln på skäret men fäste sig inte vid den förrän han kl 12 upptäckte att en man rest sig hållande i stången.Johansson började då genast ro mot skäret i sin jaktkanot.Det blåste frisk med krabb sjö och det tog en halvtimme innan J. kom iland på Busören. Johansson bar den nästan helt livlöse Knutsson ner till sin båt och stöttade upp honom i bakre delen av sittbrunnen,varpå han började ro mot Bollö bevakningsstation. Då vågorna slog in i kanoten måste Johansson flytta på Knutsson från sittbrunnens bakre till dess främre del, ett livefarligt företag i den lilla ranka båten i öppen sjö. Johansson nådde dock Bollö där militären tog hand om Knutsson och ordande transport till Karlskrona lasarett. Larm slogs till myndigheterna och flygspaning kom igång redan kl 13 nyårsafton.
Elof Johansson fick i april 1946 Carnegiebelöning för sin räddningsbragd, ett guldur och 2000 kronor. Knutsson blev invalid för resten av sitt liv.
(Se Epilog sid)

ALLA DÖDA HITTADES

Förutom de 4 döda på skäret Busören hittades 11 lik under nyårshelgen. Den 1.1.45 identifierades 7 av de 11 av landsfiskalen Allan Larsson i Nättraby med ledning av fotografier.Många var nakna. De 7 var 2e styrman, chiefen, stuert, kokerskan,städerskan, matros Ljunggren och jungman Åke Nilsson. Den 2.1 identifierades lättmatros Hermansson, smörjare Andersson,eldare Johansson, maskinelev Norsdtröm och smörjare Albin. De sändes vidare med tåg till sina hemorter. Den 4.1 hölls minnesgudstjänst i Fredrikskyrkan ,Karlskrona. Den nordliga vinden 29.12- 1.1. skingrade vrakgodset sydvart,sedan svängde vinden till Syd och SW. Den 3.1 gjordes vrakgodsfynd på Aspö,

VENERSBORG 29.12.44

Aspöskär, Tjurkö och Hasslö. På Tjurkö fick man ta häst och vagn för att samla allt trävirke på Kungsholmen. En bit av en livbåt hittades på Hanö, annars var det mest värdelös bråte, tygtrasor, madrasser, en filt...

Den 29.3,45 återfanns liket av smörjare Johansson på ½ meters vatten vid Sandvik på Hasslö. Påskdagens kväll 1.4. anträffade en fiskare vid Djupekås på Aspö ett illa åtgånget lik iført pyjamasjacka och en mörkblå kavaj som visade sig vara lättmatros Lindström. Den 9.4 hittades befälhavaren Karl Maurits Karlsson av en fiskare vid garnsättning i trakten av Busören och fördes till Karlskrona bårhus. Han identifierades på sin vigselring och papper i kavajen. Befh jordfästes 19.4 i Sankta Gertruds kapell på Malmö östra kyrkogård. Den 30.3- 2.4 svepte på Sveabolagets uppdrag 5 fiskebåtar runt Busören efter de ännu 2 saknade och särskilt i en djup bottenskreva intill skäret. Först den 12.4 flöt 1e styrman lik upp och i juni hittades kvarlevorna av 28-årige eldaren Petterson.

Jungman Nilsson skulle ha mönstrat av i Trelleborg där hans bror firade sitt bröllop då dödsbudet kom. Smörjare Johansson var 8.4.42 donkeyman på ss Ara då hon minsprängdes och låg en tid på sjukhus i Borkum.

Vraket aldrig återfunnet

16.1.45 fann bröderna Arenlind från Hasslö under trålning 23' SO Hanö på 67 meters djup 2 st 200-kilos massabalar märkta "Made in Sweden"-70. Något vrak fick de inte kontakt med,men trålen var söndersliten och lodning styrkte dem i uppfattningen att flera massabalar låg på havsbotten. Marinen utförda i två omgångar svepningar i Hanöbukten efter vraket, först över ett rektangulärt område något söder om fartygets beräknade kurslinje mot Sandhammaren och andar gången på ett rektangulärt område över själva kurslinjen och med den beräknade olycksplatsen som mittpunkt.De genomsökta områdena mätte 4½ x 3 distansminuter men varket fanns inte där.

FICK RYSK UBÅT I SVEPET

På kvällen 28.8.45 hade minsveparna M1 och M2, divisionschef var löjtnant Ekedahl på M1, under bottensvepning i Hanöbukten fått napp med töj i och grå färg på sveptrossen,samma färg som Venersborg skulle ha.En prick lades utoch kl 04 28.8 sveptes runt pricken utan något nytt napp. Just då svepet skulle tas hem på kvällen bromsades båda minsveparna upp och mitt emellan dem i virvlar av skum dök ett ubåtstorn upp. Innan ubåten kommit helt i ytläge slogs tornluckan upp och en tjockt påpälsad man kom till synes och vecklade fumlande ut den sovjetryska örlogsflaggan. En mängd ryska officerare strömmade sedan upp på däck och under den närmaste halvtimmen arbetades det febrilt på ubåten för att få bort svepet som tydligen skadat ett roder. Ubåten fotograferades från minsveparna men inte ett ord växlades med ryssarna. Ubåtenhade 20° BB slagsida då den sedan avlägsnade sig i ytläge.
(Foto från incidenten infört i Expressen 9.11.82)

VENERSBORG 29.12.44

Ubåtsobservationer nov 44–jan 45

Två Hanöfiskebåtar låg den 17.11.44 kl 10 c:a 10′Syd Hanö och vittjade laxkrok då en ubåt dök upp 50 meter från dem .Den hade hammaren och skäran målade i vitt på tornet. Fiskarna hissade svensk flagg varefter ubåten styrde bort. – Natten till 14.1.45 fick ålkvassen Anna av Råå vid Sandholmen på resa till Åhus i tjocka eskort av 2 ubåtar som länge gick på var sida om Anna.De var mörkgrå utan beteckningar. Strax efter det de försvunnit kom flera bombplan strykande över Anna på så låg häjd att masttoppen nästan slogs av.

Epilog

Matros Knutsson knäcktes fysiskt för livet av strapatserna.Med ständig värk i de förfrusna benen och med ryggen stödd av en läderkorsett kunde han fram till i maj 1954 försörja sig som tapetserare i Sölvesborg,men blev sedan tvungen att få en gipströja och blev sittande som obotlig invalid i sin lilla rödmålade 2-rumsstuga ovanför fiskehamnen i Djupekås Hustrun Emmy arbetade som potatisplockerska och tvätterska. Han hade sedan han lämnade lasarettet i Karlskrona 1945 segt och ihärdigt omskolat sig från matros till tapetserare,trots ständig värk och svårighet att röra sig. De första årens lärlingslön var inte stor. Som invalid 1954 hade han från försäkringsbolaget en livränta på 800 kr om året att leva på. I sept 1954 efter en kongress i Göteborg satte Sjöfolksförbundet igång en insamling för Knutsson bland svenskt sjöfolk genom tidskriften "Sjömannen". Då insamlingen redovisades 1.1.55 hade 21000:- kommit in ,men ytterligare tio listor återstod att redovisa. Knutsson låg då på Lunds lasarett och fick specialvård sedan hans ben helt förlamats.

Torpedfynd

Den 29.9.54 kom fiskebåten Alf av Trelleborg,skeppare Ernst Svensson, in till Karlskrona fiskhamn med aktre delen av en sprängd torped av utländskt ursprung som fastnat i trålen 15′SO utklippan. Svensson ansåg att han funnit torpeden som sänkte Venersborg. Det hade tgit 2 timmar att få fyndet ombord.Inom det område där fyndet gjorts hade sedan många år med ekolod konstaterats flera krigstidsvrak på c:a 60 meters djup,däribland ett c:a 18 meter högt och enligt fiskarna med visshet vraket av Venersborg. Karlskrona Marindistrikt undersökte 30.9 torpeden men fann inga andra inskriptioner på den än några siffror.Den bedömdes vara av tyskt ursprung.

Historik

Lastångare på 1046 brton byggd 1914 i Trondheim av stål. (se 8.8.41)
L. 68,3 B. 10,6 Tillhörig Stockholms red AB Svea (Em.Hötberg) i Stockholm. Ny inrednigg ochmidskeppsöverbyggnad efter bombningen 8.8.41 –

VENERSBORG 29.12.44

26.8.18 i fransk konvoj i Engelska Kanalen utanför Grand Lion toppederades kl 13.15 ss Helga av Norrköping på 1155 brtin B.1877 med last av 1510 ton cement,bröts itu midskepps och sjönk med 11 man och 2 kvinnor. Venersborg tog upp befh och 4 man. En fransk ångare hade torpederats kl 09.15 och förutom Venersborg bestod sedan konvojen av Heros,Dux och 2 franska eskortfartyg. - Efter sjöfartsstoppet på Tyska hamnar som proklamerades 20.8.44 gick Venersborg på Danska hamnar. Förutom de 2 livbåtarna fanns 2 flottar ombord. Fartygetgick på sin sista resa inte mörklagt utan förde sidoljus, topplanternor och akterlanterna och ventilerna var inte förskärmade. Svensk flagga var hissad akter men inte belyst och fartyget saknade neutralitetsmärkningar.

JK Justitiekanslerämbetets utredning

Den av Kungl Maj:t den 4.1.45 till JK i uppdrag förordnade utredningen om Venersborgs undergång framlades 3.11.45,omfattande 45 foliosidor med bilagor. Den kunde endast bekräfta att fartyget sjunkit efter en explosion -antingen förorsakad ev en torped eller en mina.

Ha möjligheter funnits att rädda de skeppsbrutna?

Under denna rubrik skriver JK i rapporten i sammandrag följande:
Natten till 30.12 siktade de skeppsbruna ljus frånett fartyg som bedömdes gå mot Utklippan och tände därvid upprepade gånger nödbloss.ss Mimer av Stockholm passerade ifrågavarande natt kl 22.30 Nedjans boj utanför Simrishamn och satte där magn kurs N 59° O. Mimer gjorde c:a 10 knop. Mellan kl 01 och 02 iakttog vakthavande 2e styrman på Mimer ochrorsmannen upprepade bloss-signaler från en okänd båt. Styrmannen tog blosse för att komma från en fiskare som ville freda sina garnfrån att bli påseglade. Första gången såg han ljuset omkring 2 streck om STB, sista gången tvärs ut om BB på c:a ½-1 distansminutes avstånd. "Styrmannens felbedömning förefaller anmärkningsvärd. Redan den omständigheten att ingen av de nödställdas båtar förde något fast ljus borde ha föranlett styrmannen antaga att blossningen icke kom från något fiskefartyg. Härtill kommer bl.a att blossningen fortsattes ännu då Mimer hade den okända båten tvärs ut om BB. I detta sammanhang må nämnas att Mimer i strid mot gällande författning vid tillfället ifråga icke hade någon utkiksman utposterad."

Ingående jagaren Ragnar passerat Busören

Efter det att Knutsson och hans 3 kamrater tagit sig iland på skäret Busören omkring kl 14.30 den 30.12 iakttog Knutsson medan det ännu var ljust ett örlogsfartyg som passerade Busören på något över 1′avstånd. Sedan Knutsson kommit upp på skäret riggade han upp en signalflagga - vimpel- på en åra som han reste och fastgjorde så att den blev stående mästan rakt upp. Vimpeln var blå och röd,c:a 5 meter lång med en berdd på c:a en meter vid basen,men huruvida den var uppriggad då örlogsfartyget passerad kan

VENERSBORG 29.12 44

Knutsson inte med bestämdhet uppgiva. "Vid utredningen har framkommit att jagaren Ragnar den 30.12 efter patrullering var på ingående till Karlskrona. Jagaren kom därvid kl 14.35 på ett kortaste avstånd från Busören av 1½'. Fartygschefen, vakth. officeren och utkiken spanade upprepade ggr med användande av kikare mot Busören. Avsikten med denna spaning var att utröna läget av vraket efter vedettbåten V6.Vid spaningen upptäcktes ingenting som gav anledning antaga att nödställda befunno sig på skäret. Sikten var dålig och sjöhävningen grov.Sjön bröt ganska kraftigt över jagaren och bränningarna kring Busören gingo vita. Vinden föranledde att vattnet yrde över vattenytan. Utredningen giver vid handen att det med hänsyn till föreliggande förhållanden icke kan läggas fartygschefen eller någon annan ombord till last för att de nödställda ej upptäcktes från jagaren."

Ingen på Bollö sett livbåtarna vid Busören.

På Södra Bollö fanns en luftbevakningsstation med en utkiksplats,belägen c:a 12 meter över vattenytan,c:a 1700 meter från skäret Busören. Sikten ut mot skäret är fri. Såsom poster var 30.12 6 man i tjänst, den 31.12 5 man,därbland befh som var krigfrivillig menig. Stationens uppgift var främst att rapportera händelser i luftrummet men ävenatt till marina myndigheter inrapportera händelser till sjöss. - Denman som hade posttjänsten på Bollö då de nödställda i 2 båtar drev in mot Busören och under tiden närmast därefter, upptäckte inte båtarna och märkte inte att någon tagit sig iland på skäret. "Vid förhör har posten förklarat att han icke kan erinra sig om han spanade mot Busören.På grund av den grova sjön behövde man, enligthans åsikt, icke räkna med att någon båt skulle närma sig Busören och det där befintliga vraket efter vedettbåten Han ansåg därför att han haft mindre anledning att spana mot skäret än eljest.Siktförhållandena voro dåliga.På morgonen 31.12 var sikten ganska god och sjön bröt icke mot Busören lika kraftigt som föregående dag. - LS-chefen, som hade posttjänst kl 08-10 riktade omkring kl 10 kikaren mot Busören och såg då på skäret ett olikfärgat tygstycke som låg på marken och slog.Han antog att tygstycket var en signalflagga från V6 som hamnat bland kvarvarande materiel på Skäret och som låg och slog i vinden. Posten fick det intrycket att tygstycket icke var fastgjort pånågon stång som var rest. Vraket var synligt för blotta ögat. Vid avlösningen kl 10 omnämnde han icke sin iakttagelse för den pågående posten." JK fann att " en ev. underlåtenhet att spana mot Busören den 30.12 icke kan läggas vederbörande till last såsom tjänsteförsummelse." Beträffande 31.12 på f.m. borde posten ha underrättat avlösaren om sin iakttagelse.Anmärkningsvärt är att avlösaren icke uppmärksammat vare sig Johanssons rodd ut till Busören och Knutssons räddning därifrån,eller den av Knutsson på nytt uppriggade flaggan. Kontrollen över stationen från överordnad myndig-

hets sida torde ha varit bristfällig.

Sikten från lotsutkiken för dålig.

På Aspö i ungefär NO riktning från Busören på ett avstånd därifrån av inemot 3′ är Aspö Lotsutkik belägen. Det ständigt bemannade vaktrummet ligger c:a 30 meter över vattenytan. Vakthavande lots spanade 30.12 i den rådande dåliga sikten nära nog oavbrutet i kikare över sjön. Sikten var vid 12- och vid 14-tiden så dålig att det inte gick att urskilja de skär som ligger W om Aspö skär. Han såg endast bränningar som flöt ihop till ett enda vitt skum. Den 31.12 vid 10-tiden ,då sikten var mycket bättre, iakttog en annan vakthavande lots i kikare på Busören ett långsträckt stycke segelduk eller en tygtrasa som rörde sig för vinden.Han hade svårt att bedöma föremålets höjd över skäret,såg ingenting annat röra sig på skäret och inte heller någon båt . Han trodde att trasan var något militären satt upp i samband med bärgningen av vrakgods från vedettbåten. "Det kan icke läggas honom till last att han icke vidtog någon åtgärd i anledning av sin iakttagelse, särskilt som han vid tillfället inte var i tjänsteutövning."

Till historien om nödvimpeln på skäret hör att stången som Knutsson satte upp 30.12 på e.m under natten till nyårsaftonen blåste omkull.Knutsson kan inte ange vid vilken tidpunkt på morgonen 31.12 som han åter lyckades rigga upp vimpeln igen på en annan åra,men antagligen var det omkring kl 10.30 då Elof Johansson från Yxnaholmen uppmärksammade Knutsson. Vimpeln torde inte ha varit uppriggad då LS-chefen på Södra Bollö omkring kl 09 den 31.12 i kikare iakttog " ett tygstycke som låg och slog på marken."

Matrosen Bertil E.Knutssons berättelse

Venersborg låg under julhelgen i Stockholm, avmagnetiserades den 27.12 och avgick 28.12 söderut ,ungefär samtidigt som Sveabolagets ss Ask som var destinerad till Malmö . På morgonen 29.12 passerades Ölands Norra udde och då befann sig Ask, som höll högre fart, ett stycke för om Venersborg. Kl 10.30 kom Venersborg ut ur rännan i Kalmar Sund,och då var Ask mycket långt före Venersborg och kunde knappt urskiljas. Under sin rorstörn 12-12.30 siktade Knutsson inget fartyg. Kl 18.30 törnade han åter till som rorsman. Venersborg hade då passerat Utklippan, och Knutsson minns den anbefallda kursen som SWS. Samtidigt övertog 2e styrman Sundström vakten från 1e styrman Olsson,som Knutsson hörde säga att Venersborg passerat Utklippan för ett par timmar sedan och ,om allt gick bra,skulle vara vid Sandhammaren kl 24 c:a.

"Här kan det ju hända vad som helst."

Kl 18.55 siktade Knutsson genom det högra av de två förliga styrhyttsfönstren ett rundaktigt gulaktigt matt ljussken c:a 1 streck om STB och varskodde 2e styrman.Samtidigt öppnade utkiken jungman Hallberg STB dörr och

VENERSBORG 29.12.44

och sade:" Ett lyse förut om STB!" Styrman såg i kikare genom fönstret mot ljuset som sedan dog bort så smått,det försvann. Ingen sade något ytterligare. Knutsson uppskattar den tid han sett ljuset till knappt en minut. Han såg ingen spegling i vattnet från ljuskällan, inga strålar.Det var månljust och stjärnklart, kanske med någon enstaka molnslöja,och horisonten syntes tydligt.Ljuset föreföll ha varit rätt avlägset, beläget en , kanske 2 meter över horisonten. Efter några minuter kom ljuset igen 2 streck om STB med samma ljussken och styrka som första gången och var synligt en knapp minut innan det sakta dog bort. Knutsson varskodde åter styrman och tillade :" Det liknar rätt mycket en lysbomb." Styrman Sundström genmälde:" Här kan ju hända vad som helst." Kl 19.30 avlöste lättmatros Hermansson Hallberg som utkik och Hallberg tog rodret efter Knutsson. Just som Knutsson skulle lämna styrhytten varskodde Hermansson:"Ett lyse förut om STB!" Knutsson såg ut och såg ljuset för 3dje gången,ungefär 3 streck om STB.Knutsson gick ut på bryggvingen och såg ljuset dö bort på samma sätt som tidigare. Det blåste frisk SW bris.Venersborg satte inte i sjön som hon hade från ungefär 1 streck om STB.Gränsen mellan himmel och hav framträdde tydligt. Knutsson gick akteröver till mässen på sin fritörn. Frivakten låg alla till kojs.Knutsson gci in i sin hytt som han delade med matros Ljunggren och hämtade tt par raggsockor som han satte sig att stoppa i mässen.Kl 19.55, just som han tittade upp på en väckarklocka som hängde på skottet och stod i begrepp att resa sig för att gå och läsa av loggen,inträffade en fruktansvärd explosion och ljuset slocknade. Knutsson kastades upp i taket och tyckte sig domna bort av smällen och lufttrycket. Något begrepp om tiden hade han sedan inte men tror att han skrek till sina kamrater när han rusade uppförlejdaren. På däck var STB-sidan belamrad av söndertrasad plåt, massabalar och bråte och på BB-sidan låg masten med bom kullfallen och stängde vägen. Krypande och hoppande tog han sig föröver om STB,han minns inte hur det gick till.Vid lejdaren till 3ans lucka var räckverket bortslitet men på förkant var däcket något så när klart.Via BB-sidan tog han sig över till midskeppsgången,fram till BB lejdare där och vidare upp på båtdäck. Strax efter explosionen,innan han tog sig upp på däck,tyckte han sig höra dånet av inrusande vatten men har sedan inget minne av ångskyar runt fartyget eller någon rökutveckling 2e styrman och jungman Hallberg arbetade vid STB livbåt.På BB-sidan befann sig 1e styrman, städerskan, eldare Andersson och maskinelev Nordström och Knutsson började hjälpa till med förliga taljan till BB båt. Medan BB båt firades kom vind och sjö in mera tvärs BB,livbåten slog mot fartygssidan och bräcktes antagligen något. Det var svårt att fita båten och gick mycket sakta på grund av stopparna på dävertarna.När båten var nästan nere vid vattenytan gick Knutssonoch maskineleven över till STB-sidan och Knutsson tog sig ner i STB båt på en ridare. Då livbåten kopp-

VENERSBORG 29.12.44

lades loss från taljorna ropade kapten Olsson upp mot däcket om det var någon kvar där, men fick inget svar. Båtdäckets akterkant låg redan i nivå med havsytan och med oförändrad BB slagsida gick Venersborg ner i djupet varvid båten sögs i riktning mot fartyget. Det sista som syntes var STB bog. Så snart fartyget sjunkit sågs BB båt flytande med kölen upp omgiven av pappersbalar.Vid dess köl klamrade sig 1e styrman, städerskan och eldare Andersson fast.Det var månljust med frisk bris och klar sikt. En fjärde person satt på en flotte. Kapten Karlsson gav orderom att STB båt skulle ros till BB-båten och de 3 nödställda togs upp. Därefter rodde man till den uppflutna motorbåten vars träkapell höggs bort,varefter på befh order 8 man gick över i motorbåten. Det var Chiefen, 2e styrman, matroserna Ljunggren och Knutsson, eldarena Andersson och Johansson,lättmatros Hermansson,och maskinelev Nordström. Motorbåten var halvt vattenfylld .Sedan den man som suttit på flotten bärgats av STB-båten överlämnades en hink och 4 åror till motorbåten varefter STB-båten var försvunnen i omkring en timmes tid. Härunder roddes motorbåten omkring bland pappersbalarna sedan den länsats.Det var fruktansvärt kallt i blåsten ochfanns ingen som helst utrustning i motorbåten. Det luktade bensin i båten men chiefen och Knutsson kunde inte få igång motorn. Knutsson hade ingen bestämd ippfattning om hur lång tid efter explosionen som Venersborg sjönk, men det rörde sig om allra högst 10 minuter. Den enda som var synligt skadad hade varit 1e styrman Olsson som haft en skråma på ena kinden.-
När STB-båten åter upptäcktes var denc:a 50 meter från motorbåten och man hade rest dess mast.Befh ropade över till motorbåten att en tross skulle kastas över för att ta xxxxxxxxxxx. båten på släp. Segel sattes i STB-båten och med motorbåten på släp seglade livbåten med vinden ,som vid fartygets undergång varit SW, på BB låring. Efter några timmar ((vid 01-tiden 30.12)) siktades toppljusen och det röda sidoljuset från en ångare som föreföll hålla kurs mot Utklippan. Under någon minut blossades det från livbåten.Blosset hölls stilla.Efter en stund tändes åter ett bloss i livbåten när ångaren betydligt närmat sig båtarna.Det hade ett klarare skenän de bloss fiskare brukar använda,men hölls ävennu stilla. Ett 3dje bloss tändes när ångaren befann sig mycket nära något BB och akter om båtarna. Knutsson såg att blosset nu slogs fram och tillbaka några gånger tätt intill seglet.Ångaren föreföll ha saktat ner farten och Knutsson såg tydligt de båda masterna och att ångarens lanternor satt rätt högt upp varför han bedömde att hon gick i barlast.Det var fortfarande månljust. Ångaren tycktes vara av samma storlek som Venersborg och ljuset av en lampa syntes på däck på överbyggnadens BB-sida,samt skenet från åtminstone en ficklampa som rörde sig över däck. Efterdet 3dje blosset avlägsnade sig

VENERSBORG 29.12 44

fartyget alltmer på samma kurs som förut och var snart försvunnet. En stund senare blev en fyr synlig i NW riktning.Den visade 3 vita blänk och 2e styrman sade att det var Hanö fyr.Knutsson satt då vid styråran i aktern på motorbåten med 2e styrman bredvid sig. I daggryningen 30.12 blev ytterligare en fyr synlig men kunde inte identifieras. Det föll nu snöblandat regn . Kusten syntes dock förut. Under f.m. lopp drog vinden över till mera sydlig ochsjöntilltog.Båtarna befann sig hela tiden 10-15 meter från varandra,men på grund av sjöhävningen var STB-båten tidvis helt ur sikte. Då det ljusnat såg Knutsson att livbåtens mast lutade föröver,tydligen bräckt nere vid toften, och att focken var oskotad och hängde och slog för vinden. Senare på f.m gickmasten överbord. Smörjare Andersson,som hela natten i sina blöta kläder legat på durken i förstäven på motorbåten, rörde sig inte längre och tycktes vara död,meningen av de andra 7 i båten undersökte närmare Andersson eller talade om det. Eldare Johansson och maskinelev Nordström hade suttit bredvid varandra på förtoften och Nordström hade hela natten haft hand om STB åra.På f.m avlöste Knutsson Nordström ,som kröp ner på durken mellan backtoften och förliga toften Nordström föreföll helt utnattad. Ingen i båten sade något. Johansson och Nordström låg sedan alldeles stilla på durken och Knutsson fick den uppfattningen att de var döda. 2e styrman Sundström satt vid BB åra på akterliga toften,då och då avlöst av lättmtros Hermansson. Det var ett tungt arbete att sitta vid styråran och fram på f.morkade inte Hermansson längre. Det fanns ingen urholkning för åran i akterspegeln utan Knutsson hade måst surra åran med en tamp från en livboj. Det var nödvändigt att styra hela tiden,annars skulle båten ha skurit åt olika håll och av rycken i bogserlinan ha kunnat kantra.Det blev flera gångre ryck i linan och det föreföll nära att motorbåten slagit runt. SedanKnutsson lämnat styråren intog inte någon annan hans plats vid åran. Man rodde inte med de andra årorna utan vände dem bara för att underlätta styrningen och hålla motorbåten rätt efter livbåten. När Knutsson övertog STB åra satte sig lättmatros Hermanson längst akterut där K. suttit och styrt. I aktern satt även Chiefen Hultgren.Han satt under natten tidvis på motorn. Kokerskan Ida Petterson sågs på f.m hänga livlös över ena relingen på livbåten.Den ena vågen efter den andra spolade över henne men hon rörde sig inte. Knutsson kunde se att befh satt vid livbåtens roder med 1e styrman Olsson på STB sida,troligen på förliga toften. Smörjare Albin satt mitt i båten på BB sida.Knutsson iakttog också maskinist Bengtsson. De andra låg sannolikt på båtens durk och syntes inte. - Sjögången växte under f.m. lopp då båtarna närmade sig skäret Busören kring vilket bränningarna dånade. 50 meter från bränningarna ropade befh över til motorbåten att trossen skulle kapas,vilket också skedde. Knutsson såg två väldiga brott komma.Livbåten, som var före motorbåten,kom tvärs det ena

VENERSBORG 29.12.44

brottet, tog botten tvärskepps, slog runt och syntesinte mera. Motorbåten tog botten långskepps i det första brottet,lyftes åter i bränningen och tog botten i nästa brott ,aktern svängdes ostvart hän och stäven vändes mot skäret. Knutsson satt hela tiden vid STB-åran. Ingen styrde med tyr-åran akter. Sundström satt vid BB åra. Då båten vänt tog Knutsson några korta tag med åran,stakade några gånger och båten kom ganska väl upp med förstäven 5-6 meter från skäret.Det var vatten runt båten och fullt med stenar i vattnet .2e styrman Sundström kom först ur båten,krypande i vattnet på knäna med hjälp av händerna.Knutsson gick iland som andre man, så svag i benen att även han måste stödja sig i botten med händerna,men han fick med sig en stump av bogserlinan att göra fast båten med. Lättmatros Hermansson satt kvar i motorbåten längst akterut men reagerade inte på tillrop. Han verkade ha lagt sig på durken. Efter Knutsson kom chiefen Hultgren iland på skäret,hasande sig fram på botten.Han var troligen skadad i ena benet som han släpade efter sig. Hultgren släpade sig upp på skäret liggande på magen,sjönk ihop och blev liggande orörlig. Fjärde man iland var matros Ljunggren ,som föll på knä och fick krypa iland.Vinden var hård W och skummet yrde över skäret. Ljunggren sjönk ihop bakom en 5 dm hög trave av trävirke från vraket av vedettbåten V6.Sedan Knutsson kommit upp på skäret såg han livbåten ligga kantrad i bränningarna med två man upprkrupna på dess köl.Knutsson var utan skor. Han tog av sig sina raggsockor och vred ur dem ,lindade en halsduk om fötterna men fick ingen värme i dem.Fötterna hade svullnat.Han tog på sig sockorna igen. Sedan gick han en runda på skärets högsta del,sköt en gråmålad trädörr in mellan 2 stenar som vindskydd och satte sig med 2e styrman i skydd av dörren. Matros Ljunggren hade dragit över sig flaggor som han hittat på skäret, och ville inte flytta sig från sin klippskreva till dörren. 2estyrmans klocka hade visat 14.30 då de kommit upp på skäret. Det var fortfarande dagsljus men skymningen föll hastigt. Innan det mörknat hade Knutsson på en ilandkastad åra från motorbåten riggat upp en blå och röd c:a 3 meter lång vimpel,säkert en meter bred vid basen och sedan rest åran mellan en sten och den hög träribbor vid vilken Ljunggren låg hopkrupen. Åran stod nästan rakt upp med någon lutning i vindriktningen. Knutsson minns inte om han redan riggat upp vimpeln eller ej då han siktade ett örlogsfartyg i rakt östlig riktning,ungefär tvärs Busören och på ingående mot Karlskrona. Han såg skorstensröken och masterna på fartyget på c:a 1 ′avstånd och själva silhuetten men inga lamternor. Fartyget liknat jagarna Ragnar eller Sigurd som han kände till från sin vårnplikt i Karlskrona. Knutsson tror att det ännu var ljust då "annars hade jag ju sett lanternorna." Knutson var vaken hela natten till den 30.12. På kvällen såg han lanternorna från ett fartyg på nordlig kurs och hade blicken riktad mot ljusen tills

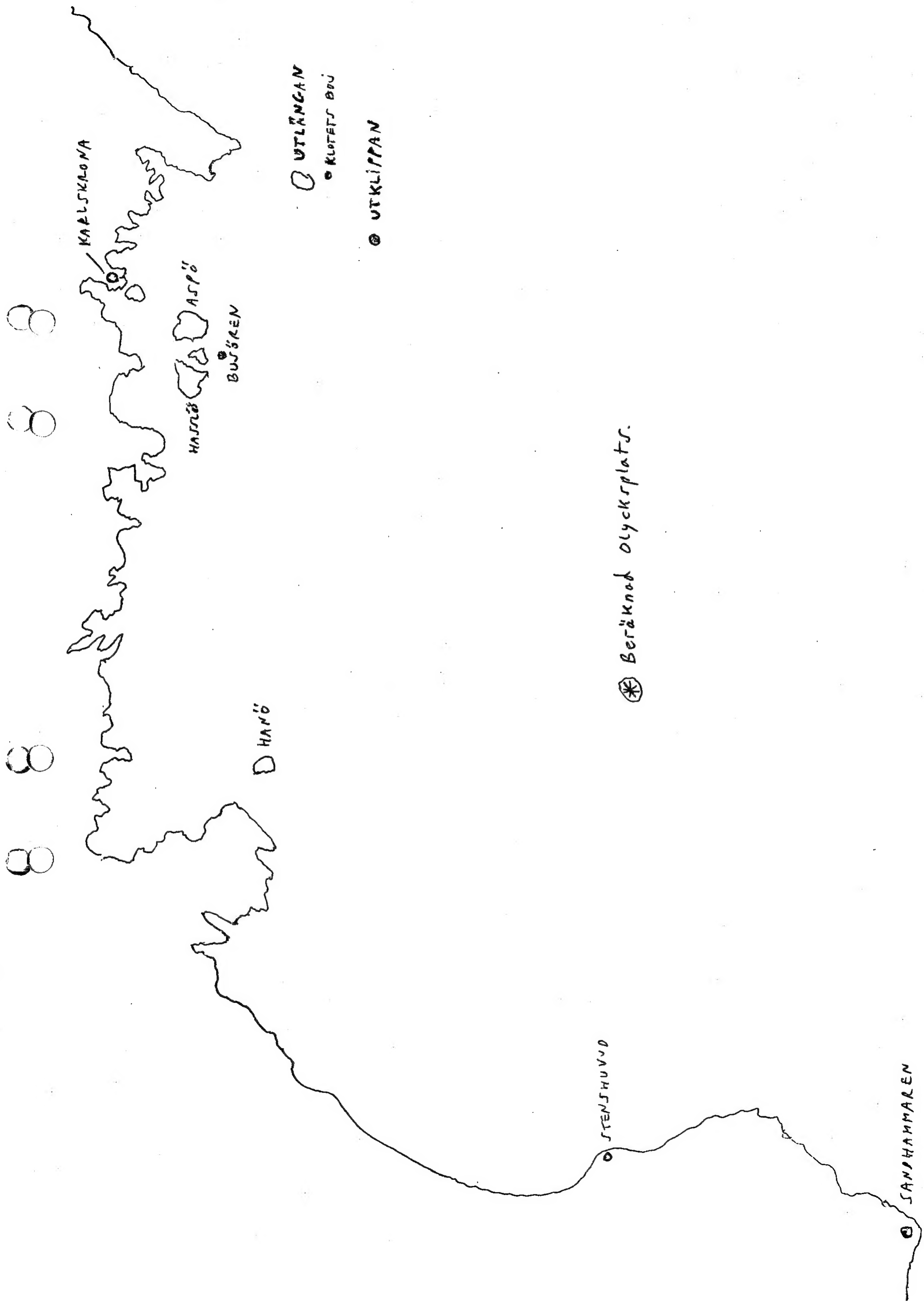
VENERSBORG 29.12.44

de försvunnit. Strax efter mörkningen 30-12 kom 2e styrman tillbaka till vindskyddet, där Knutsson befann sig, efter att ha varit hos chiefen. "Nu är det inte mycket med Hultgren längre", sade styrman Sundström. Det hördes då fortfarande stönande från Hultgren. Senare på natten upphörde Sundström att svara på tilltal från Knutsson annat än med ett stönande mummel och slutligen endast ett entonigt utdraget stönande. Knutsson förstod att Sundström höll på att frysa ihjäl. Strax före gryningen ropade Knutsson till matros Ljunggren utan att få något svar, men Ljunggren rörde sig då ännu Sedan det ljusnat tog Knutsson styrmans klocka, men den hade stannt på något över åtta. Han såg att åran med vimpeln hade blåst omkull .Han var så utmattad att han inte kunde stå på benen menhasade sig på knä fram till åran men hade inte krafter att stadigt nog resa upp åran och sätta fast den i upprätt ställning. Han fann en mindre åra på skäret i närheten, tog av vimpeln från den större åran och knöt fastden vid den mindre .Därefter stack han in den c:a 1½ meter långa åran i spjrän mellan trävirket i stapeln så att vimpeln kom på sin höjd 2 meter över berget. Det vore möjligt att han vinkat ngt med åran innan han satta fst den. Han såg så en liten båt komma roende västerifrån på fjärden mellan skäret och Bollöarna i riktning mot skäret. Han trodde då att han vinkade med en åra och såg att mannen i båten sträckte upp en hand. Tack vare att vattnet stigit kunde mannen ro in till skäret alldeles intill den plats där Knutsson låg på knä . Mannen tog Knutsson under armarna och stödde honom så att de tog sig ner till båten. Knutsson var helt känslolös i sina ben. Mannen rodde över till Södra Bollön där detfanns en militärförläggning. Vaktchefen där ställde en del frågor och Knutsson fördes till Karlskroba lasarett dit han kom på e.m vid 15- eller 16-tiden. Han hade håll i bröstet och ryggen och kunde inte andas ordentligt och fick tabletter att ta innan han lades till sängs. Han trodde inte att han skulle kunnat hålla sig vid liv lång stund till på skäret.

Fiskare Elof Johanssons berättelse.

På f.m 31.12 begav han sig från sin bostad på Basslö till sin båt som låg uppdragen på Yxnaholmen. Han såg då på Busören en lång tygremsa som fladdrade för vinden lågt över skäret. Han kunde inte se hur den var anbragt. Han var tveksam om vad det kunde vara, men antog att vimpeln hörde till vraket av vedettbåten V6och att den satts upp i samband med bärgningen av utrustning från vraket. Efter att ha sett till sin båt 10.30 gick han upp på en bergknalle och upptäckte nu en person stå på Busören alldeles under vimpeln. Johansson gick genast ner till sin jaktkanot och satte ut denna c:a 10.35 varefter han rodde mot Busören. Då han kommit mitt för gattet mellan Västra Muddeskär och Södra Bollö såg han att vimpeln var fastsatt på en spira el.dylikt och att personen på skäret i ett par minuters tid vinka

VENERSBORG 29.12.44



VENERSBORG 29.12.44

med ett tygstycke på en annan stång. Han fann Knutsson stående på knä ett par meter från en åra från vilken vimpeln vajade,och fick klart för sig att denne var den ende överlevade av besättningen på ss Venersborg. Han såg 3 lik på skäret och ytterligare ett i vattnet intill skäret. Det tog 7-8 minuter att hjälpa Knutsson ner till kanoten och få honom ner i sittbrunnen. Han rodde sedan över till Bollöns militärförläggning. Avståndet från den plats på Hasslö varifrån J. först såg vimpeln på Busören är omkring 2700 meter och avståndet från tilläggsplatsen,varifrån han upptäckte Knutsson, är c:a 2200 meter. Johansson hade ingen kikare.

UD Hp 22 vol 1151 ,mapp LXV.

HEMLIG

Marinen pejlat ryska ubåtar vid Aspö

Hemligt signalmeddelande BAS till CM kl 18 11 den 11.12.44

Natten till 11.12 inlyssnade Kungsholmsfortets bottenhydrofonstation ubåt i u-läge 2½' syd Aspö Sten. Sjunkbomber fälldes på platsen, Flyg- och fartygsspaning i dagningen,minsvepning i leder och recognoscering av territorialvattnet till Utlängan. Negativt resultat.

(Motsvarande händelseförlopp 4.12.44 enligt ett signalmeddelande som hemligstämplats)

Över 2360 främmande plan över Sverige i Dec 1944

Luftförsvaret kunde för december månad 1944 inrapportera överflygningar av c:a 2360 plan över svensk territorium, därav 4 tyska, ett 10-tal ryska och övriga allierade bomb- och jaktplan på väg till eller på åter väg från bombraider mot mål i Tyskland. Den 18.12 44 överflögs Blekingekusten av ett stort antal okända plan.På Torhamnslandet fälldes ett stort antal magnesiumbrandbomber som anställde skogsbränder.En lada brann ner. I januari 1945 inrapporterade luftbevakningen 67 flygföretag om c:a 2244 plan över Sverige, varav 4 tyska. I febr 1945 hade aktiviteten sjunkit till 52 företag om c:a 1500 plan. I mars 45 överflögs Svenskt område av c:a 1575 plan och i April 45 av 98 plan.
